

W NUMERZE:

KLUB
MIŁOŚNIKÓW
LOTNICTWA

•
ORŁY
WRÓCIŁY
DO GNIAZD

•
ŚMIGŁOWIEC
MASZYNA
UNIWERSALNA



Skrzydłata **POLSKA**

MŁODA ANGIELKA PANNA HELEN BUNNEY
POSTANOWIŁA ZOSTAĆ LOTNICZKĄ. JAK
DO TEGO DOSZŁO — PISZEMY NA STRO-
NIE 4. NA OKŁADCE: HELEN BUNNEY



MODELARSTWO NA VI ŚWIATOWYM FESTIWALU MŁODZIEŻY I STUDENTÓW W MOSKWIE

JAK podała ostatnio prasa radziecka, modelarstwo lotnicze będzie licznie reprezentowane na VI Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów w Moskwie. Program Festiwalu przewiduje m. in. pokazy modeli na uwięzi na Centralnym Stadionie im. Lenina, zawody modeli szybowców, gumówek, silnikowych i na uwięzi. Odbędą się spotkania modelarzy innych krajów z modelarzami Moskwy i radzieckimi konstruktorami modeli, jak również otwarta będzie w Aeroklubie Centralnym wystawa techniki modelarskiej.

Modelarze moskiewscy od dłuższego już czasu przygotowują się intensywnie do Festiwalu.



14 kwietnia br. w porcie lotniczym na Okęciu odbyła się niecodzienna lotnicza uroczystość. Pięćdziesięciu pięciu pilotów komunikacyjnych otrzymało niedawno ustanowioną honorową odznakę za przebycie 1 000 000 kilometrów w powietrzu. Odznaki wręczył minister Komunikacji — R. Strzelecki. Na zakończenie zebrani zostali zaproszeni na tradycyjną lampkę wina. Dla szeroko reprezentowanych w tym dniu dziennikarzy, filmu i radia urządzono także lot samolotem pasażerskim nad Warszawą. Na zdjęciach: odznaka milionera lotnictwa komunikacyjnego i piloci na chwilę przed wręczeniem odznak. Foto: B. Koszewski (2). Star.

W LENINOWSKĄ ROCZNICĘ

„Lenin, największy i pod każdym względem najczystszy z twórców historii: człowiek, który zrobił dla ludu więcej, niż ktokolwiek inny...”

H. Barbusse

Bielousow to... drugi Maresjew

KSIĄŻKĘ B. Polewoja „Opowieść o prawdziwym człowieku” i jej bohatera Maresjewa znamy chyba wszyscy. Okazało się jednak, że jego czyn nie był odosobniony. Prasa radziecka doniosła, że niedawno Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, za podobne bohaterstwo okazane w czasie wojny, nadało miano Bohatera Związku Radzieckiego i Order Lenina L. G. Bielousowowi.

Major gwardii Bielousow był w czasie wojny pilotem lotnictwa morskiego, dowódcą pułku, który wstąpił się w walkach o Leningrad. W czasie jednego z kolejnych lotów bojowych samolot Bielousowa zapalił się. Silne poparzenie pilota spowodowało niedowład nóg, a następnie ich amputację. Po opuszczeniu szpitala z protezami i przejściu odpowiedniego treningu, Bielousow wrócił na front. Do końca wojny walczył w pułku myśliwskim, wykazując niespotykane męstwo i odwagę.

POWSTAJĄ

HARCERSKIE DRUŻYNY LOTNICZE

W dniach 13 i 14 kwietnia br. odbyła się w Warszawie Harcerska Konferencja Lotnicza. Tematem dwudniowych obrad były sprawy reaktywowania drużyn lotniczych oraz metody szkolenia, organizacja i popularyzacja zagadnień lotniczych w harcerstwie. Zebrani powołali kierownictwo Harcerskich Drużyn Lotniczych, w skład którego weszli: kierownik — inż. A. Glass, sprawy wyszkolenia — W. Szydlowski, modelarstwo — Feliks Waśkiewicz. Powołano także Centralny Harcerski Ośrodek Lotniczy, którym kierować będą: M. Kann, inż. J. Rąjski, L. Komuda, inż. R. Berkowski i inż. B. Żurkowski.

Star.

BUDOWNICZOWIE NASZYCH LOTNISK



O lotnikach służby lotniskowej mówiło się dotychczas niewiele. Są to ciś bohaterowie — szeregowi, oficerowie i wybitni specjaliści cywilni, którzy z daleka od swych rodzin pracowali nad umocnieniem obronności naszych granic, pokrywając kraj gęstą siecią doskonale wyposażonych, nowoczesnych lotnisk. Ostatnio Rada Państwa oraz Dowództwo Wojsk Lotniczych oceniły ich ogromny wkład pracy, nadając wielu oficerom i inżynierom wysokie odznaczenia państwowe. Na zdjęciu z lewej: Dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. Jan Frey-Bielecki dekoruje Szefa Zarządu Lotniskowego Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Zdjęcie niżej — inż. Marian Kozłowski, za poważne zasługi w budowie wojskowych obiektów lotniczych, odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi.

Foto: WAF (2)

POSZUKUJEMY MATERIAŁÓW O HARCERZACH-LOTNIKACH

W związku z opracowywaniem książki o harcerzach-lotnikach, redakcja „Skrzydlatej Polski” zwraca się do Czytelników z prośbą o pomoc w gromadzeniu materiałów. Bardzo będą cenne wspomnienia uczestników zlotów, kursów, obozów itp. wiadomości o dziejach poszczególnych drużyn lotniczych i o losach harcerzy-lotników (Kazimierz Kuła, Stanisław Piętkowski, Stefan Waciórski, Tadeusz Derengowski, Tadeusz Matłowski, Stanisław Jarra, Zygmunt Brzeski („Balbo”), Henryk Milcer, Władysław Burkhard i inni). Prosimy również o nadsyłanie adresów osób, które by mogły udzielić informacji.

Materiały prosimy kierować do redakcji „Skrzydlatej Polski” lub też bezpośrednio do Marii Kann — Warszawa, ul. Wołowska 82—86 m. 161, kol. V D WSM, tel. 4-29-54.



NASZE ROZMOWY

PONOWNY WZLOT CZĘSTOCHOWY



mgr inż. S. Rozanow

Aeroklub Częstochowski był niegdyś aktywnym ośrodkiem sportu lotniczego. Niestety, działalność jego została przerwana w 1953 roku. Aeroklub wówczas zlikwidowano...

— Panie inżynierze, wiem, że dawne tereny aeroklubu zostały zajęte przez jeden z zakładów przemysłowych. Może Pan poinformuje Czytelników „Skrzydlatej” o nowym „legowisku” aeroklubu i pierwszych przedsięwzięciach Zarządu.

— Poprzednie lotnisko aeroklubowe zostało

zajęte przez hutę „Bierut” — rozpoczął Prezes Aeroklubu mgr inż. Sławomir Rozanow. Obecnie przeniesiliśmy się na lotnisko w Rudnikach pod Częstochową. Jest to obiekt wybudowany jeszcze przed laty przez Ligę Lotniczą. Trudność polega na tym, że — niestety — nie jesteśmy jedynymi użytkownikami lotniska i znajdujących się tam urządzeń. Co się zaś tyczy naszej działalności, to sięga ona jeszcze roku ubiegłego. Rok temu na interwencję miejscowych działaczy lotniczych aeroklub stał się filią Aeroklubu Śląskiego. Ze względu na szereg trudności nie prowadziliśmy szkolenia we wszystkich dziedzinach sportu. Wy-

szkoliliśmy natomiast kilku skoczków spadochronowych.

— A kiedy uznano aeroklub jako samodzielny ośrodek?

— W tej sprawie rozpoczęliśmy intensywnie starania zwłaszcza po Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu APRL. Słuszność samodzielnego gospodarowania się aeroklubu była niewątpliwa. Toteż w listopadzie ubiegłego roku zapadła oficjalnie taka właśnie decyzja. Czy powróciła stara kadra? Oczywiście. Jedną z pierwszych naszych czynności było skupienie dawnych, znanych działaczy w aeroklubie. Tworzą oni jednak zbyt małą grupę jak na nasze potrzeby i mają dość pokaźne przerwy w lataniu, a więc wykorzystanie ich zwłaszcza w początkowym okresie będzie minimalne. Innymi dotkliwymi bolączkami są dla nas dość duże braki zarówno w sprzęcie jak i w urządzeniach. Najważniejsze z nich to brak samochodu, cysterny, podstawek do samolotów i części zamiennych. Aeroklub posiada na swym wyposażeniu tylko jeden szybowiec wyczynowy — „Muche”, na której można będzie jeszcze latać zaledwie 50 godzin. Na cztery samoloty — jeden także kończy resurs. Liczymy na pomoc ze strony APRL ale...

— „niewiele jednak chyba wskoracie, bo APRL ma bardzo skromne możliwości. Może udzielił Wam pomocy finansowej miejscowe zakłady pracy. Nie staraliście się zainteresować je aeroklubem?

— Nie mamy tylu „skrzydeł opiekuńczych” ile może byśmy sobie życzyli, lecz pomoc z ich strony istnieje. Wyróżnia się w niej przede wszystkim Zjednoczenie Budowy Huty. Stamtąd otrzymaliśmy lokal dla aeroklubu, a nasi pracownicy dzięki Zjednoczeniu także uzyskują mieszkanie. I rzecz najważniejsza: chęć do aeroklubu bardzo garnie się młodzież, zwłaszcza akademicka. I to jest dla nas prawdziwy doping. Dlatego wierzymy w perspektywę rozwoju i kontynuację dawnych, pięknych tradycji.

Rozmawiał: JERZY STARON



Zakłady Lockheed opracowały dla lotnictwa USA specjalny wysokościowy samolot turbodrzutowy F-12 (silnik Pratt-Whitney J-57). Samolot ten posłuży do badania właściwości promieni kosmicznych i koncentracji ozonu i pary wodnej na wielkich wysokościach.

Filipiny otrzymały od USA w ramach pomocy wojskowej 30 odrzutowych myśliwców F-86 „Sabre”.

Zakłady Sikorskiego wyprodukowały dla marynarki wojennej USA nowy typ śmigłowca o dwóch silnikach. Śmigłowiec ten, będący dalszym rozwinięciem znanego S-56, posiada aparaturę radarową dla wykrywania łodzi podwodnych i nisko latających samolotów.

W zakładach Staccini we Włoszech rząd Japonii zamówił 500 pocisków zdalnie sterowanych.

Samoloty DC-7 towarzystwa SAS, latające na linii transpacyficznej, miały ostatnio defekty silników. Ekspert stwierdził, że defekty wystąpiły wskutek niedokładnego przygotowania silników do pracy w bardzo niskiej temperaturze.

W końcu grudnia ubr. odbył w rejonie doświadczalnej bazy Edwards (USA) pierwszy lot nowo amerykańskiego myśliwca odrzutowego F-106 A. Lot trwał 20 minut. Samolot został zbudowany w układzie delta i jest dalszym rozwinięciem myśliwca F-102 A.

Pod Pekinem rozpoczęła się budowa nowego portu lotniczego, przystosowanego do przyjmowania wielkich samolotów. W budynku portu znajdują między innymi pokoje dla odpoczynku, restauracja, kino, poczta i oddział banku.

W styczniu br. dowództwo lotnictwa amerykańskiego przystąpiło do szeroko zakrojonego szkolenia personelu w obsłudze rakiet balistycznych. Szkolenie przeprowadzane jest w centralnej bazie dla ćwiczeń z tego rodzaju pociskami — w Camp Cook (Kalifornia).

Dwa odrzutowce lotnictwa holenderskiego typu Gloster „Meteor” zderzyły się w powietrzu w pobliżu bazy Wunsdrecht. Jeden pilot zginął. Według danych oficjalnych — w Holandii w ciągu r. ub. rozbiło się 30 samolotów wojskowych, grzebiąc 17 pilotów.

Na sesji ICAO (Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego) jaka odbyła się ostatnio w Montrealu, stwierdzono stan ogromnego zaleszczenia ruchu samolotów na trasach północno-

atlantyckich. W ostatnich latach przeleciało nad północnym Atlantykiem po 111 samolotów, a już dziś zdarza się, że przeleciało Atlantyk po 170 i więcej maszyn dziennie w obu kierunkach. Stan ten powoduje duże trudności w utrzymaniu ciągłej łączności między samolotami a stacjami naziemnymi i okrętami ubezpieczającymi. Sytuacja ta staje się zupełnie niebezpieczna w związku z wprowadzeniem do służby na liniach transatlantyckich bardzo szybkich samolotów odrzutowych. W latach 1959/60 dziesięć spośród 45 towarzyszów lotniczych utrzymujących komunikację między Europą a Ameryką przestawi się na korzystanie wyłącznie z maszyn odrzutowych. Zdaniem fachowców — bezpieczeństwo odrzutowej komunikacji lotniczej nad Atlantykiem zależy od dokładnego ustalenia tras przelotowych oraz silnej rozbudowy służby meteorologicznej.

Ostatnia angielska łódź latająca, Short „Sunderland”, przeszła w dniu 31 stycznia br. na „emeryturę”. Z tej okazji odbyła się mała uroczystość w Pembroke Dock (Walia), ostatniej brytyjskiej bazie dla łodzi latających. Od roku 1938 zakłady Short wyprodukowały ogółem 738 egzemplarzy łodzi latających tego typu. Zaden ze statków powietrznych RAF-u nie był tak długo eksploatowany jak Short „Sunderland” i — według opinii specjalistów wojskowych — żaden z samolotów nie zdał równie dobrze egzaminu, tak w czasie wojny, jak i już po wojnie.

Po raz pierwszy od 45 lat postawił znów swą stopę człowiek na Bieguńcu Południowym. W dniu 31 października 1958 r. wylądował dokładnie na Bieguńcu dwusilnikowy samolot amerykański DC-3, z siedmioosobową załogą, na której czele stał kontradmirał George J.

Tak wygląda organizacja montażu w jednym z zakładów firmy Bristol. Zakład w Belfast produkuję obecnie samoloty komunikacyjne średniego zasięgu typu „Britannia 300”, zabierające na pokład 101 pasażerów w klasie turystycznej. Pierwsza seria produkowana jest głównie na zamówienie BOAC i zastąpić ma dotychczas używane samoloty „Argonaut” i „Constellation 749 A”. (P)



DO i OD redaktora „Skrzydlatej”

DLA DOBRA PRAWDY HISTORYCZNEJ

Pozwalam sobie zwrócić uwagę Pana na powtarzające się niezgodności w artykułach Tadeusza Królikiewicza, a drukowanych w tygodniku „Skrzydlatej Polska”. Nie dotyczy to treści (lekkiej i popularnej), ale takich dokumentów jak rysunki i fotografie, które w konsekwencji tego rodzaju rozpowszechnienia tracą powoli wartość prawdziwych dokumentów. I tak: W nr 9 (26.II.57) na stronie 10 przedstawiono napisy „Spitfire I” na „Spitfire V-B”, w nr 10 (5.III.57) na stronie 12 wszystkie fotografie, z wyjątkiem dwóch (z działkiem przeciwlolniczym i z Gen. Sikorskim) są zdjęciami z pracy 306 Myśliwskiego Dywizjonu Toruńskiego, a nie 303-go. (Na dolnym zdjęciu są widoczni: kpt. pil. T. H. Rolski — dowódca Dywizjonu, por. pil. Wł. Nowak oraz sierżanci: Tychrycki i Kosmowski — dwaj ostatni nie żyją). Nr 12 (19.III.57) — na stronie 12, górne zdjęcie: Raport zdaje dowódca pierwszego polskiego Skrzydła Myśliwskiego ppłk. pil. T. H. Rolski, a nie Urbanowicz.

Ponieważ publikacje te mają swego rodzaju wartość historyczną, dlatego też pozwoliłem sobie przestać powyższe uwagi i proszę jednocześnie o spowodowanie sprostowania wyżej wymienionych błędów, jak to już zresztą uczyniono z rysunkami samolotów „Spitfire” i V-B.

Gdyby autor wyraził chęć porozumienia się ze mną, celem uzgodnienia materiałów przez niego posiadanych, a przeznaczonych do druku w następnych numerach czasopisma — to jestem do jego usług, dla dobra prawdy historycznej i działalności polskiego lotnictwa myśliwskiego. Byłem jednym z „akcjonariuszy” tej działalności przez cały czas jej trwania.

Kresię się z szacunkiem
T. H. ROLSKI
Warszawa

Dziękujemy bardzo za nadane uwagi, które powyżej publikujemy, prostując w ten sposób nieścisłości jakie zakradły się do cyklu „Lotnictwo Polskie na frontach II wojny światowej”, opracowywanego przez T. Królikiewicza. Równocześnie prostujemy inny błąd jaki zakradł się w numerze 13 (szpata 4, wiersz 33 od dołu). Pilotem, który zestrzelił 500-ny samolot niemiecki, był kpt. pil. Pietrzak, a nie Pietraszek.

Pragniemy jednocześnie zaznaczyć, że błędy w opisach niektórych zdjęć archiwalnych, które publikujemy, są niejednokrotnie nie do uniknięcia, gdyż nie możemy nieraz — pomimo konsultacji z niektórymi lotnikami, którzy walczyli na Zachodzie — zidentyfikować osób, które one przedstawiają. Będziemy więc wdzięczni wszystkim, jeśli nam w tym pomogą. Prosimy autora cyklu, aby skontaktował się z Panem i będzie mi sobie bardzo cenił wszelką konsultację tego typu materiałów.

TO JEDNAK „NIE PRIMA APRILIS”

Przepełniony zachwytem przesyłam na Wasze ręce gorące gratulacje dla pilotów: Józefa Kurpiela, Tadeusza Popiela, Ludwika Merlo i Eugeniusza Pieniążka, z okazji pobicia przez nich — nie tylko krajowych ale i światowych zawrotnych rekordów przewyższenia ponad 50 000 mil! Szkoda tylko, że później zecer przeleciał kolejno — tylko po ponad 5 000 m. Wierzę jednak, że to był tylko z jego strony złośliwy kawał „Prima Aprilisowy”.

Z głębokim szacunkiem
STANISŁAW SZKAWRAN
Skoczków

Niestety, to jednak nie „Prima Aprilis”, ale złośliwy chochlik drukarski, który dodał sobie swawolnie do tych liczb o jedno zero za dużo, za co przepraszamy najmocniej zainteresowanych pilotów i wszystkich Czytelników.

Co piszą o nas za granicą

Křídla vlasti

Dwutygodnik
CZECHOSŁOWACJA

Nr 5 z 1957 r. W numerze tym zamieszczono na całej stronie artykuł T. Malinowskiego pt. „Sukcesy polskich lotników w roku 1956” wraz z małymi fotografiami Gorzelaka, Wojcickiego, Skatalskiej i Kowalczyka.

Nr 6 z 1957 r. W dziale „Sport” zamieszczono wzmiankę o wymianie redaktorów pomiędzy redakcją „Skrzydlatej” a jugosłowiańską redakcją czasopisma „Aerovet”. (k)

Flügel der Heimat

Miesięcznik
NRD

Nr 3 (marzec) 1957 r. W obszernym artykule omawiającym szybowcowe konstrukcje bezogonowców znajdujemy wzmiankę oraz fotografie polskiego szybowca „Nietoperz”. W ramach przeglądu prasy redakcja reprodukuje w czasopiśmie wcięte tytułową „Skrzydlatej”, zamieszczając pod nią skrót artykułu o „Bocianie-Puls” wraz z dwoma zdjęciami tego szybowca oraz podaje obszerniejszą wzmiankę (za nr 2 naszego pisma z br.) o niedawnym rekordzie świata, ustanowionym przez inż. Abramowicza na „Biesie”. W dodatku pt. „Szybowce”, dołączonym do pisma, zamieszczono plany sylwetkowe, fotografie oraz dane techniczne polskich szybowców: „Bocian” i „Czapla”. W dziale informacji zagranicznych podano notatkę o przyznaniu przez FAI organizacji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata Aeroklubowi PRL. (k)

AEROSVET

Dwutygodnik
JUGOSŁAWIA

Nr 130 (z 24.II.57 r.). W obszernej notatce pt. „Warszawa i Belgrad wymienia szybowników” znajdujemy informacje o nawiązanych kontaktach pomiędzy aeroklubami w Warszawie i Belgradzie. Jest ona ilustrowana zdjęciami warszawskich szybowców: Sochackiego (na 1 stronie), Widortówny i Makaruka. W numerze zamieszczono też zdjęcie śmigłowca BZ-4 „Zuk” wraz z krótką o nim informacją. Znany z pobytu w Polsce w ubiegłym roku Sredoje Fajc — zastępca kierownika Centrum we Vrsac i sekretarz Komisji Szybowcowej Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (VSSJ) informuje w obszernym artykule o polskim szybownictwie, z którym miał się możliwość częściowo zapoznać w czasie szeszoletniego pobytu w naszym kraju.

Nr 132 (24.III.57 r.). Podano obszerną informację o nawiązanych kontaktach i dalszej współpracy pomiędzy Aeroklubem PRL i Jugosłowiańskim Związkiem Lotniczym w 1957 roku. (k)

LES AILES

Tygodnik
FRANCJA

Nr 1626 (30.III.57 r.). W numerze zamieszczono artykuł wraz z danymi technicznymi o samolocie TS 8 „Bies”, konstrukcji inż. Sołtyka, ilustrowany rysunkiem maszyny w trzech rzutach. W zakończeniu tego artykułu czytamy: „Oczywiście „Bies” nie przedstawia nic szczególnego. Ma jednak poważną zaletę w oczach tych, którzy go zaprojektowali i zbudowali: on jest polski!” (k)

PRZYPATRZMY SIĘ NOWEJ LUFTWAFFE

Na mocy zezwolenia państw — uczestników układów paryskich, Niemiecka Republika Federalna uzyskała prawo do posiadania lotnictwa wojskowego w sile 1 326 samolotów pierwszej linii. Dotychczasowe źródła wymieniają ogółem 20 grup, a mianowicie: 4 grupy myśliwców (po 75 maszyn), 3 grupy myśliwców uniwersalnych (po 36 maszyn), 8 grup myśliwców bombardujących (po 75 maszyn), 3 grupy rozpoznawcze (po 54 maszyny), 2 grupy transportowe (48 maszyn). Grupa składa się z trzech eskadr, o zmiennej sile. Liczba personelu lotnego i naziemnego — około 100 000 ludzi, w tym 2 500 — 3 000 pilotów. Do samolotów pierwszej linii dochodzą samoloty łącznikowe i szkolne. Średnich i ciężkich bombowców lotnictwo NRF nie posiada. Formowanie lotnictwa ma się ostatecznie zakończyć do dnia 1 stycznia 1960 r.

Oprócz tego — według wzorów amerykańskich — utrzymują grupy lotnicze pod osobną, własną komendą: wojska lądowe i marynarka wojenna. W armii lądowej każda dywizja ma mieć do dyspozycji eskadrę rozpoznawczą, złożoną z 14 samolotów Do-27 i 7 lekkich śmigłowców (prawdopodobnie Bell). Marynarka dysponować ma myśliwcami dalekiego zasięgu („Sea Hawk”), samolotami do zwalczania okrętów podwodnych („Gannet”) oraz maszynami ratowniczymi i pomocniczymi. Liczba personelu lotnictwa marynarki — około 2 000 ludzi. Lotniskowce — nie przewidziane.

Powietrzne siły zbrojne NRF dysponują następującymi typami samolotów (część już w niemieckiej eksploatacji, a część stopniowo dostarczana z zagranicy): Piper L-18 „Super Cub”, North American „Harvard”, Lockheed T-33 A „Shooting Star” (amerykańskie), Fouga CM-170 „Magister” (francuskie — 382 sztuki), Piaggio P-149 D (włoskie — 265 sztuk) — samoloty szkolne, Republic F-84 F „Thunderstreak” i FR-84 F „Thunderflash” (amerykańskie — 558 sztuk), North American F-86 F „Sabre-6” (z Kanady — 225 sztuk), „Sabre-5” (z Kanady — 75 sztuk), Hawker „Sea Hawk” Mk-4 (angielskie — 68 sztuk) — myśliwce, Fairey-17 „Gannet” (angielskie — 16 sztuk) — do zwalczania okrętów podwodnych, Grumman SA-16 „Albatross” (amerykańskie — 5 sztuk) — ratownicze, Dornier Do-27 (niemieckie — 428 sztuk) — wielocelowe, Nord-2501 „Noratlas” (francuskie — 137 sztuk), Hunting Percival P-66 „Pembroke” (angielskie — 33 sztuki) — transportowe, De Havilland DH-114 B „Heron” (angielskie — 2 sztuki) — transportowe. Śmigłow-

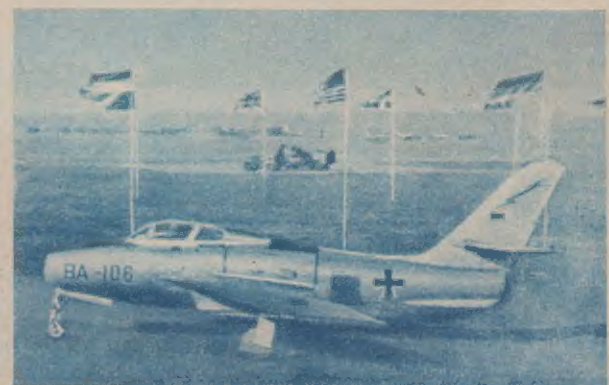
ce: Bristol B-171 „Sycamore” Mk 14 (angielskie — 50 sztuk), Bell 47-G-2 (amerykańskie — 14 sztuk), Saunders — Roe W 14 „Skeeter” (angielskie — 11 sztuk), Sud-Aviation So-1221 „Djinn” (francuskie — 6 sztuk), Hiller 12 C (amerykańskie — 14 sztuk), H-21 „Work Horse” (amerykańskie — 26 sztuk), Sikorski S-58 (amerykańskie — 26 sztuk).

Tyle — danych liczbowych odnośnie organizacji lotnictwa wojskowego NRF i sprzętu jakim ono dysponuje (wzgl. w najbliższym czasie będzie dysponowało).

Dodajmy jeszcze, że 13 listopada ub. r. odbyła się w bazie lotniczej Fürstenfeldbruck uroczystość przekazania Niemcom pierwszej bojowej jednostki myśliwców bombardujących F-84 F „Thunderstreak”. Otrzymała ona numer 32 i przeszła pod dowództwo mjr. Barkhorna (byłego podkomendnego gen. Gallanda), jednego z najbardziej aktywnych pilotów myśliwskich Luftwaffe z czasów ostatniej wojny. W dniu zaś 1 maja br. — wystartuje do lotu pierwsza zach.-niemiecka jednostka myśliwców (75 sztuk) „Sabre-5”, подарowanych rządowi NRF przez Kanadę.

Komentarze? Chyba zbyt liczne. Tym bardziej, gdy sobie uprzytomnić, że siły zbrojne Niemiec zachodnich mają być — równie hojnie jak w samoloty — wyposażone w broń atomową. (Jz)

Amerykański myśliwiec „Thunderstreak” z niemieckim czarnym krzyżem na lotnisku Fürstenfeldbruck.



Danna Helenka JEST LOTNICZKA

PANNA Helen Bunney, 21-letnia Angielka, zapragnęła zostać wzorową lotniczką. Po 30 godzinach nauki i lotów otrzymała licencję pilota prywatnego. Jak obliczyła sympatyczna Angielka, wyszkolenie lotnicze kosztowało ją przeszło 100 funtów. Oczywiście zdobycie takiej sumy związane było z pewnymi wyrzeczeniami, co jej jako kobiecie zapewne nie przyszło łatwo. Sumę tę zbierała przez trzy lata, pracując jako modystka-projektantka.

Wyszkolenie zdobyła w Klubie „Fair Oaks” koło Woking w hrabstwie Surrey. Tu pod troskliwą opieką instruktora R. W. Cobbett’a, byłego pilota RAF-u, przeszła kolejne stopnie wtajemniczenia w sztukę latania na samolotach. 15 godzin lotów z instruktorem i 15 godzin lotów samodzielnych — oto bilans pięcioletniego szkolenia.

Panna Helenka, jak na wzorową lotniczkę (i zapewne gospodynię) przystało, skrupulatnie notowała swoje wydatki poświęcone na piękny sport samolotowy. Gdybyśmy byli niedyskretni i zajrzeli do jej

notatnika, zobaczylibyśmy następujące zapiski:

15 godz. lotów z instr.
à 3 f 10 szyl godz. 52 f 10 szyl
15 godz. lotów samodzielnych à 3 f 5
szyl godz. . . . 48 f 15 szyl

Wpisowe 2 f 2 szyl
Badania lekarskie . . . 1 f 1 szyl
Legitymacja ucznia-pil. . . 5 szyl
Egzamin 1 f 6 szyl
Licencja pilota pryw. . . . 5 szyl

Razem 106 f 4 szyl

Panna Helenka stwierdza, że warto było oszczędzać, bo koleżanki teraz „pekają” z zazdrości, a ona co niedzielę może się przelecieć, płacąc oczywiście 3 funty 5 szylingów za każdą godzinę lotu. No, ale czego sobie człowiek nie odmówi, by móc latać.

P. E.

Lekcja druga Helenki: Zawsze sprawdź czy masz dobrze zapięte pasy!





ORŁY WRÓCIŁY DO GNIAZD

Onia 19 stycznia 1957 r. czternaście spośród byłych pilotów naszego lotnictwa zostało powołanych ponownie do wojska. Po wielu latach znów znaleźli się na lotnisku. Obok czterech sławnych dowódców dywizjonów myśliwskich z Wielkiej Brytanii mjr. mjr. Łokuciewskiego, Króla, Olszewskiego i Skalskiego, przechodzą również przeszkolenie zrehabilitowani piloci ludowego lotnictwa. Po zakończonym już kursie teoretycznym nowopowołani lotnicy szkolą się obecnie na nowoczesnych typach samolotów odrzutowych.

Czwórka asów myśliwskich: od lewej — mjr Witold Łokuciewski, mjr Stanisław Skalski, mjr Wacław Król i w kabinie samolotu mjr Ignacy Olszewski



Wyżej: Zanim piloci wylatą w powietrze, personel techniczny przygotowuje samoloty. Niżej: czternaście pilotów — dwa pokolenia. Starsze — okryte sławą stoczonych walk powietrznych i młode — pełne zapału i wiary w swe siły oraz doświadczenie zdobyte po wyzwoleniu.

Jeden z najlepszych polskich pilotów, myśliwskich II Wojny Światowej mjr Stanisław Skalski, dowódca słynnego polskiego zespołu afrykańskiego, kilku dywizjonów myśliwskich, Skrzydeł 131 i 133 — znów w kabinie samolotu odrzutowego.

FOTO: WAF (4)



WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO POLSKIEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

(4)

Mgr inż. WIKTOR LEJA
Naczelný inżynier PLL „LOT”

Dla komunikacji krajowej zasieg handlowy wynosił około 450 km. Aby dolecieć do stolic innych krajów jak Berlin — Wiedeń — Praga — Budapeszt (a więc ponad 650 km), samolot powinien mieć zbiorniki zapewniające większy zasieg przy odpowiednim zmniejszeniu ładunku. Jak już wspomniano, samolot odpowiadający powyższemu warunkom jest obecnie projektowany w Biurze Konstrukcyjnym Instytutu Lotnictwa, a możliwości jego zastosowania studiuje PLL „Lot”.

Samolot ten może być zastosowany do przewozu towarów, z pewnymi przeróbkami do celów fotograficznych, sanitarnych i nawet gospodarczych. Należy się spodziewać, że wiele krajów nie posiadających dobrej sieci drogowej i kolejowej zastępuje u siebie ten typ samolotu. Można więc nawet liczyć na możliwości eksportu do innych krajów. W pełni uzasadnione jest więc jak najszybsze wykonanie prototypu, dokonanie prób w locie i przystąpienie do produkcji seryjnej.

Samolot MD-12 stanowi ponadto studium wstępne samolotu turbośmigłowego, który powinien dla komunikacji krajowej wykonać nasz

przemysł. Przy projektowaniu samolotu turbośmigłowego należałoby wyjść z założeń: dwa silniki turbośmigłowe, prędkość przelotowa 300—350 km/h, ilość miejsc pasażerskich 50—60, możliwość startu i lądowania na lotnisku klasy Szczecin (trawlaste z trudnymi podejściami), samolot powinien mieć minimalną pracochłonność obsługowo-eksploatacyjną i możliwie długie czasokresy pracy silników i zespołów.

PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Już 1 listopada 1944 r. na konferencji organizującej ICAO ustalono, że Polska będzie mogła latać na następujących międzynarodowych liniach: Warszawa — Stany Zjednoczone A. P. (przez Wielką Brytanię lub Irlandię, Nową Fundlandię — Kanadę oraz przez Portugalie, Azory i Bermudy); Warszawa — Berlin — Amsterdam — Londyn; Warszawa — Berlin — Bruksela — Paryż; Warszawa — Minsk — Moskwa; Warszawa — Wiedeń — Włochy — Marsylia — Barcelona — Madryt — Lizbona; Warszawa — Kraków — Praga; Warszawa — Gdynia — Kopenhaga — Sztokholm; Warszawa — Kraków — Budapeszt — Belgrad — Sofia — Saloniki — Ateny — Lydda — Bejrut; Kraków — Berlin — Bruksela — Paryż; Kraków — Budapeszt — Węgry — Rzym; Kraków — Cluj — Bukareszt — Sofia i przez Istanbül na Filipiny; z Manili do Hongkongu i do



Mapka obrazująca sieć Polskich Linii Lotniczych „LOT”. Kreska ciągła — linie aktualne, kreska przerywana — linie projektowane, grubsza kreska przerywana — linie KLM i SABENA, kreski i kropki — linie innych obcych towarzystw

Śmigłowiec stosowany obecnie jest jeszcze nieekonomiczny, ale jak wskazuje historia komunikacji lotniczej — w pierwszych latach rozwoju samolot też nie był tanim środkiem przewozu powietrznego. Również i w Polsce czyni się przygotowania do utworzenia sieci lotnisk śmigłowych w Warszawie i innych miastach wojewódzkich oraz przemysłowych.

Przystępuje się nareszcie do przystosowania lotniska na Okęcie do wymogów międzynarodowej komunikacji lotniczej, przez wybudowanie centralnego dworca lotniczego oraz adaptację urządzeń do nowoczesnej całodobowej pracy. W ramach reorganizacji należałoby wydzielić lotniska i przyziemie (osłonę radionawigacyjną) z zakresu działalności PLL „Lot”. Pozwoliłoby to na większą koncentrację techniczną, na szkolenie, na opanowanie nowoczesnego sprzętu lotniczego oraz wyposażenia specjalnego, koniecznego w nowoczesnej komunikacji lotniczej. Trzeba podkreślić, że w wyposażeniu naszych lotnisk jesteśmy poważnie zacofani. Włączenie przemysłu krajowego do zaspokojenia tych potrzeb przyczyniłoby się do dalszego zwiększenia bezpieczeństwa lotu.

W komunikacji krajowej dużą rolę odegra nasz przemysł lotniczy, zwłaszcza na odcinku budowy śmigłowców. Po doświadczałnej eksploatacji śmigłowca SM-1 duże pole do popisu będą miały konstrukcje mgr. inż. Żurakowskiego, którego

BZ-4 „Zuk” kładzie podwaliny pod budowę użytkowych śmigłowców, potrzebnych dla PLL „Lot”, gospodarki narodowej i lotnictwa sanitarnego.

Bardzo obecnie ożywiony rozwój stosunków handlowych i kulturalnych, w których Polska bierze czynny udział, duże polskie ośrodki emigracji za granicą — otwierają przed polskim lotnictwem komunikacyjnym olbrzymie możliwości i narzucają ze względów gospodarczych dalszy rozwój i rozszerzenie istniejącej sieci linii zagranicznych.

Dlatego właśnie należy wejść w ogólny system międzynarodowej komunikacji lotniczej z transatlantyką włącznie i w system poolowej współpracy dla wspólnej eksploatacji różnych linii. Należy ścierać do nas obce linie, celem wyrównania dochodami bezpośrednimi i pośrednimi wydatków ponoszonych na obcych terenach oraz uzyskać prawo do lotów do baz wypadowych Ameryki, Chin, Indii i krajów Bliskiego Wschodu.

Przewiduje się rozwój następujących linii z Warszawy do: Poznania — Berlina (2 x tyg.), Berlina — Brukseli — Paryża (4 x tyg.), Berlina — Brukseli — Londynu (2 x tyg.), Kopenhagi (3 x tyg.), Kopenhagi — Sztokholmu (1 x tyg.), Prażi (1 x tyg.), Prażi — Zurychu (2 x tyg.), Wiednia — Zagrzebia — Rzymu (2 x tyg.), Wiednia — Belgradu — Aten — Tel Awiwu (2 x tyg.), Budapesztu — Bukaresztu — Istanbulu — Bejrutu — Kairu (1 x tyg.), Budapesztu — Sofii (2 x tyg.), Rzeszowa — Lwowa (2 x tyg.), Wilna (3 x tyg.), Moskwy (6 x tyg.).

(cdn.)

Państwo	Ludność w tys.	Przewóz pasażerów	Przebiecane kilometry
Polska	27012	136857	3840000
Francja	43000	16 3370	7662000
Anglia	50000	2145562	7992200
Szwajcaria	4900	540085	17616000
Jugosławia	17000	79269	2380000
Szwecja	7200	709000	33400000

Kantonu, do Tokio przez Formozę, do Szanghaju i Fukuoka w Japonii, do Singapuru przez Saigon.

Założenia te pokrywają się do pewnego stopnia z wynikami pracy PLL „Lot” i rozwojem sieci linii lotniczych.

Rozwój komunikacji lotniczej w Europie ilustruje zamieszczone poniżej zestawienie IATA z 1954 r.

Przytoczone cyfry mówią same za siebie. Komunikacja lotnicza w Polsce w stosunku do innych krajów Europy jest daleko w tyle i wymaga coraz wnikliwszej analizy planów rozwojowych. Muszą być po-

czynione starania o uzyskanie nowoczesnego sprzętu oraz wyposażenia specjalnego.

Perspektywy rozwojowe PLL „Lot” obejmują: rozszerzenie połączeń krajowych, kontynentalnych, transkontynentalnych, transoceanicznych i usług specjalnych.

Plan komunikacji krajowej obejmuje powiązanie regularną komunikacją lotniczą wszystkich miast wojewódzkich (Koszalin, Opołe itp.). Do tego celu służyć będą samoloty Li-2 oraz MD-12, o ile prototyp spełni pokładane w nim nadzieje, a w przyszłości — śmigłowce.

Z życia Centralnego Portu Lotniczego na Okęcie w Warszawie: Do jednego z ustawionych w rzędzie samolotów Li-2 podchodzą pasażerowie.

Foto: Wł. Sławny.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku

W książce pt. „Na podbój nieba”, jaka ukazała się niedawno na półkach księgarskich, autor oblicza, że jest w Polsce 200 tysięcy ludzi zaznajomionych w mniejszym lub większym stopniu z lotnictwem. Zalicza on do nich inżynierów lotniczych, techników i mechaników, pilotów sportowych i zawodowych, spadochroniarzy, pracowników lotnictwa cywilnego i przemysłu lotniczego, obsługi lotnisk, żołnierzy wojsk lotniczych, modelarzy i wszystkich miłośników lotnictwa, rozczulających się namiętnie w prasie lotniczej. Eugene Banaszczuk, autor tej książki, ma na pewno rację ze wszystkim, z jednym tylko chyba nie.

Nie przesadzając oczywiście sprawy, że lotnictwo ogólnie interesuje wszystkich obywateli naszego kraju (wylaczając naturalnie niemowlęta, co słusznie podkreśla autor wspomnianej książki), to jednak trzeba stwierdzić, że osób rozmiatanych w lotnictwie, interesujących się nim na co dzień — jest na pewno więcej niż wspomniane owe 200 000.

Ja twierdze, że miłośników lotnictwa jest u nas milion, a może i trochę więcej. Zgodzicie się chyba ze mną, że armia to wcale nieblich.

Są wśród nich tacy, którzy już latali albo latają, względnie będą niedługo latać, ale najwięcej jest chyba tych, którym myśli o wzniesieniu się w powietrze, obojętnie zresztą w jakimi charakterze, nie dając codziennie spokoju. Spora jest też grupa ludzi, którzy z tych czy innych przyczyn — od nich wcale niezależnych — nie będą mogli latać, a dla których lotnictwo jest pasją życia.

TYM WSZYSTKIM, KTÓRZY

- interesują się lotnictwem
- pokochali lotnictwo
- pragną uprawiać sport lotniczy
- chcą pracować w lotnictwie zawodowo
- zamierzają konstruować i budować szybowce i samoloty
- chcą zostać oficerami lotnictwa i latać na odrzutowcach
- marzą o zawodzie mechanika, technika i inżyniera lotniczego

WSZYSTKIM CHŁOPCOM I DZIEWCZĘTOM
WSI, MIASTECZEK I MIAST,
WSZYSTKIM MIŁOŚNIKOM LOTNICTWA
młodym i starszym
WYCHODZIMY NAPRZECIW

Nie chcemy, abyście byli samotni w swych lotniczych zainteresowaniach. Pragniemy zjednoczyć Wasze szeregi — milio-
nowej armii miłośników lotnictwa. Chcemy Wam pomóc realizować lotnicze marzenia, wskazywać i pomagać na drodze do upragnionego celu, informować o rozwoju lotnictwa w kraju i na świecie, odpowiadać na wszystkie nurtujące Was pytania z dziedziny lotnictwa, ułatwiać wzajemne kontakty i spotkania między sobą oraz z interesującymi Was lotnikami, wskazywać nowe lotnicze książki i ułatwiać ich zakup, pomagać w zbieraniu znaczków lotniczych, informując o wszelkich nowościach z tej dziedziny.

Na pewno macie jeszcze więcej pomysłów, o których nam napiszcie, a których realizacji oczekiwacie możecie od nas. Dlatego też otwieramy dziś na łamach „Skrzydlatej”

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

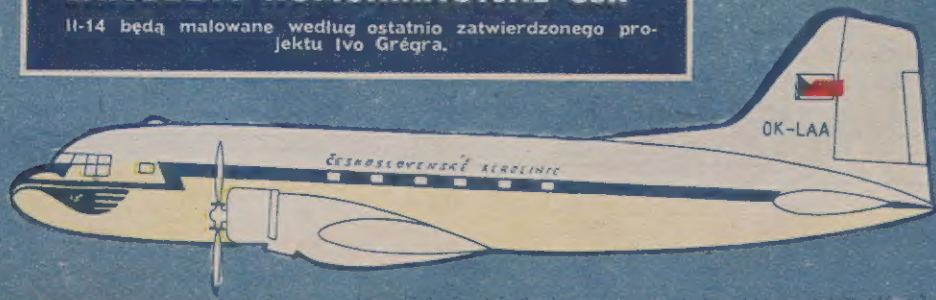
Zanim jednak przetrzeźniemy uroczyste wstęgi, parę słów o zasadach i celach tego Klubu.

Klub może powstać wszędzie — na wsi i w mieście, gdzie tylko znajdzie się grupa chętnych, którzy zechcą wspólnie rozwijać swe zainteresowania lotnicze, zbierać znaczki lotnicze i sylwetki samolotów (które zamieszczamy stale na stronie 11), czytać książki, dyskutować na aktualne tematy, rozwiązywać zagadki i konkursy lotnicze, uczyć się piosenek lotniczych, kolekcjonować czasopisma lotnicze, a przede wszystkim pomagać sobie wzajemnie w zdobywaniu i rozwijaniu wiedzy o lotnictwie, jego propagowaniu, a także przygotowywaniu do uprawiania sportu lotniczego względnie do lotnictwa zawodowego.

Forma działalności Klubu Miłośników Lotnictwa — zupełnie dowolna, bez żadnego statutu, obowiązku płacenia składek itp. Wiek nieograniczony — od roku do stu i więcej lat. Obowiązku rejestracji Klubu w sztabie KML, tj. w naszej redakcji nie ma, chociaż chętnie przyjmujemy i zarejestrujemy takowe o ile będą sobie tego życzyć. Sztab Główny mieści się w naszej redakcji i co tydzień wydawać będzie swój organ przeznaczony specjalnie dla Was pod nazwą „Klub Miłośników Lotnictwa”, czyli — jak głosi podtytuł — „Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu”.

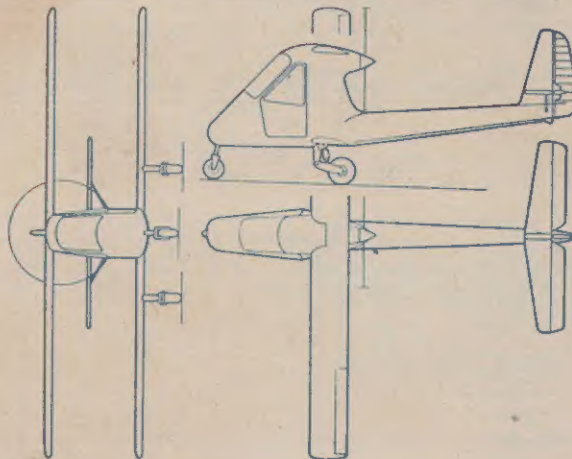
SAMOLOTY KOMUNIKACYJNE CSR

Il-14 będą malowane według ostatnio zatwierdzonego projektu Ivo Grégra.



Odpowiadamy na pytania

JERZY GRODZKI z KRAKOWA (lat 15) przesyłając rysunek (z prawej) prosi o podanie jaki samolot on przedstawia. Odpowiadamy, że jest to samolot włoski „Biplanino” zbudowany w 1956 r.



PASCALE P-54 „BIPLANINO” — WŁOCHY

BIPLANINO jest przykładem oryginalnego, jednomiejscowego samolotu sportowego konstrukcji mieszanej, o układzie wolnonośnego dwupłata.

Naped stanowi dwucylindrowy silnik Ambrosini P-25 o mocy 25 KM. Śmigło pchające, dwułopatowe, konstrukcji drewnianej. (JP)

Rozpiętość — 6,0 m, Długość — 4,97 m, Wysokość — 1,84 m, Pow. nośna — 6,0 m², Ciężar własny — 158 kg, Ciężar w locie — 255 kg, Prędkość max. — 140 km/h, Prędkość przelotowa — 125 km/h, Pułap — 4 000 m, Zasięg — 600 km, Czas lotu — 5 h.

ZBIERAMY

FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW

Pomiędzy tych wszystkich, którzy w terminie do 7 maja br. odpowiedzą listownie na pytanie: jaki to samolot? — rozlosowanych zostanie jako nagrody 5 oryginalnych zdjęć tego samolotu w formacie 13 x 18 cm



Członkiem Klubu może zostać każdy, kto interesuje się lotnictwem; obowiązku zrzeszania się w poszczególnych grupach nie ma.

Krótko mówiąc, chcemy abyście w wolnych chwilach po nauce i pracy nie nudzili się, a spędzali czas pożytecznie i przyjemnie, rozwijając i pogłębiając swoją wiedzę o lotnictwie.

Na dzisiaj tyle. Mamy dla Was jeszcze szereg innych niespodzianek, ale zostawiamy je na później, do następnych numerów. A teraz popatrzcie na te dwie strony, przeczytajcie je — jak to mówią — od deski do deski i dajcie do przeczytania innym koleżankom i kolegom, przyjaciółom i sympatykom lotnictwa oraz tym, którzy jeszcze nie są jego miłośnikami, a następnie napiszcie nam, jak Wam się podobają i co sądzicie o pomysłach (który — gwo-
sprawdliwości pragniemy to podkreślić — nie jest nasz, a czytelnika podpisanego literkami T. T. z jednostki wojskowej; prosimy go o podanie nazwiska i adresu celem nagrodzenia biblioteczką książek lotniczych i wpisania jego pierwszego na listę członków KML) zainteresowania Klubu Miłośników Lotnictwa.

A więc, otwieram niniejszym nasz Klub i z radością macham przyrzeczoną do ramion skrzydłami z wosku. Szczerze Wam oddany IKARUS

P. S.

Wszelkie listy w sprawie KML pisać na adres: Redakcja tyg. „Skrzydłata Polska”, Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, z dopiskiem na kopercie: Klub Miłośników Lotnictwa.

Obejrzyjcie sobie też znaczek klubowy, który zamieszczamy powyżej i napiszcie, jak Wam się podoba, względnie nadesłajcie własne projekty — przeprowadzimy mały konkursik na ten temat i najlepszy projekt nagrodzimy.

Poza tym pragniemy zaznaczyć, że wszelkie materiały opublikowane na tych dwóch kolumnach są już odpowiedziami na pytania Czytelników, nadesłane uprzednio do redakcji w listach.

Historia LOTNICTWA

W ODCINKACH —

Czasy starożytne
— Podania o latających ludziach Atlantydy
— Legenda o Dedalu i Ikarze
— Indyjskie teksty religijne

400 lat p.n.e. — Cytat Architasa z Tarentu (ucznia Pytagorasa) o modelu latającym gołębia.

100 lat p.n.e. — Legenda chińska o latających ludziach Ki-Kuang.

906 — Książę Oleg korzysta z latawców przy oblężeniu Bizancjum.

X w. (druga połowa) — Wojska cesarza bizantyńskiego Jana używają latawców w celu wywołania paniki u nieprzyjaciela.

1060 r. — Anglik Malmsbury skacze z wieży na odległość 100 metrów.

1241 r. — Wojsko polskie styka się w bitwie pod Legnicą z latawcami Tatarów.



Około 1495 r. — Włoch Leonardo da Vinci daje opis przyrządu latającego cięższych od powietrza — skrzydłowiec, spadochron.

Na Ekranie

Dzisiaj przedstawiamy zdjęcie z nowego lotniczego filmu rumuńskiego pt. „Vultur 101”. Treścią filmu jest życie lotników wojskowych. Scenariusz filmu napisał Andrei Calarusu na podstawie opowieści N. Tautu.



ETWA

ych dawnych
leku i stanu.



1



British European
Airways
Anglia



Air France
Francja



Capital Airlines
USA

**ZBIERAMY
ZNAKI
TOWARZYSTW
LOTNICZYCH**



**ZOSTAŃ
CZŁONKIEM KML**

Pisząc w sprawie KML nie zapomnij podać:

1. Imię i nazwisko (czytelnie)
2. Adres (dokładny)
3. Wiek
4. Zainteresowania (filatelistyka, zdjęcia lotnicze, modelarstwo, konstrukcje amatorskie, sylwetki samolotów, rozrywki umysłowe itp.)
5. Zyczenia (wymiana lub poszukiwanie czasopism, znaczków, zdjęć, sylwetek, materiałów, współpracy itp.)

Przesyłając zapytania do inżyniera lub lekarza lotniczego nie zadawaj ich zbyt wiele na raz i staraj się je dobrać tematycznie. Pytania do inżyniera i lekarza pisz zawsze na oddzielnych kartkach.

PORADNIK amatora konstruktora

ZANIM P.T. Czynniki zastanawiają się, jak odpowiedzieć na apel rzucony przez „Ikarusa” w Nr 13/1957 r. „Skrzydlatej Polski”, rozłożyć się po świecie. Co robią inni? Oto co na temat konstrukcji amatorskich w Anglii mówi autorytet w tych sprawach H. Best-Devereux:

Jednym z głównych powodów pomyślnego rozwoju samolotów ultralekkich we Francji — zdaniem Best-Devereux'a — jest istnienie szerokiego zaplecza modelarskiego. Bardzo tam popularne modelarstwo lotnicze, wspólnie pracujące blisko z aeroklubami, znajduje w nich wszechstronne poparcie.

Nie ulega też wątpliwości, że młody chłopiec czy dziewczyna — zwraca rozwinięte przez modelarstwo zamiłowania lotnicze i nabyte wiadomości w normalnym przedmiocie „małego lotnictwa” — ku budowie prostych konstrukcji samolotów ultralekkich.

Z drugiej strony szeroki ruch budowy własnych samolotów, obejmujący swym zasięgiem niemal wszystkie aerokluby Francji, opiera się przede wszystkim na pracy ich członków — modelarzy.

Istnieje dziś wiele typów samolotów amatorskich, a każdy ma swoich zwolenników. W Anglii, ze względu na szereg obowiązujących oficjalnych ograniczeń, przedwojenny entuzjazm dla samolotów ultralekkich, jak Chilton, Luton Buzzard, Drone, Luton Minor i innych, nie był (poza nielicznymi wyjątkami) rozwijany. W wyniku starań tych nielicznych entuzjastów zrzeszonych w Stowarzyszeniu Miłośników Lotnictwa (RFA), dopiero niedawno zostało utworzone Popular Flying Association (skrót: PFA), podległe Ministerstwu Transportu i Lotnictwa Cywilnego, a odpowiedzialne za wydawanie zezwoleń (dopuszczenie do lotów) dla konstrukcji amatorskich.

PFA od pierwszej chwili swego powstania rozwinięła żywą działalność i wystąpiła z szerokim programem badawczym dostępnych projektów. Pierwszym samolotem, który uzyskał akceptację, był francuski Druine RD-4 „Turbulent”. W czerwcu 1956 r. „Turbulent” z silnikiem o mocy 25 KM wykonał raid pokazowy po aeroklubach brytyjskich, zaskakując wszystkich statecznością i właściwościami lotnymi.

Na zakończenie raidu „Turbulent” pilotowany przez H. Best-Devereux wykonał przelot bez lądowania z Croydon (Londyn) do Paryża, przy czym koszt wyniósł zaledwie 15 szylingów! Dla amatorów wolących dwumiejscówki PFA wytypowała samolot Druine „Turbi”. Wybór obu samolotów tegoż konstruktora nie jest przypadkowy. Były one projektowane specjalnie z myślą o amatorach, a ich budowa nie odbiega od dużych modeli z napędem.

(c.d.n.)

O kosztach dokumentacji, budowy i przepisach prawnych — w następnych numerach.



Jeden z najpopularniejszych samolotów amatorskich — francuski Druine „Turbulent”, którego opis zamieścimy w jednym z następnych numerów.

UWAGA CZYTELNICY

ZSRR, WEGIER, RUMUNII, BULGARII, NRD, CHIN, ALBANI

„Skrzydlatą Polskę” można zaprenumerować w wymienionych państwach w następujących punktach:

- | | |
|-----------------|--|
| ZSRR | — w Miestnych i Gorodskich Otdielach Sojuzpечatzi |
| WEGRY | — „Kultura”, P. O. B. 1, Budapest 72 |
| RUMUNIA | — „Cartimex”, P. O. B. 134—135, Bucarest |
| BULGARIA | — „Raznoiznos”, Sofia, Rue Tzar Assen 1 |
| NRD | — Zeitungsvertriebsamt II C, Berlin NW, Clara Zetkin Str. 62 |
| CHINY | — Guozhi Shudian, P. O. Box 50, Peking |
| ALBANIA | — Ndermarja Shtetnore, Botimeve, Tirane |

Punkty te przyjmują zamówienia na prenumeratę „Skrzydlatej Polski” na okres miesiąca, kwartału, pół roku lub roku. Termin złożenia zamówienia upływa na 15 dni przed datą rozpoczęcia prenumeraty.

W tych samych punktach można również zamówić egzemplarze wsteczne, z tym jednak, że cena ich jest o 10% wyższa od cen katalogowych. W prenumeracie natomiast pobierana jest cena katalogowa — zł 1,50 za egzemplarz.

*Na holu
humoru
i satyry*

HORYZONT

Pewien starszy pan, trochę dziwak, podczas przelotu z Nowego Jorku do Londynu zwraca się w pewnym momencie do sympatycznej stewardessy:

— Czy tam w dali, o tam, wyłania się już pasmo łąd?

Stewardessa patrzy przez chwilę nieco zakłopotana i nie dostrzegając ziemi odpowiada:

— Nie proszę pana, to horyzont.

— Och jak dobrze — powiedział z zadowoleniem starszy pan. — Wreszcie po tylu godzinach zdołaliśmy go osiągnąć.

**MÓWIMY
POPRAWNIE**

WŁAŚCIWIE

drażek sterowy,
fotel pilota
tablica pokładowa (tablica przyrządów pokł.)
wskaźnik przyrządu
prędkościomierz
zakrętomierz
wyłącznik iskrowników
dźwignia przepustnicy
usterzenie

NIEWŁAŚCIWIE

drag sterowy
krzesło pilota
deska przyrządów
deska przyrządowa
szybkościomierz

ZŁE

knypel
siedzenie pilota
tabl. rozdzielcza
deska z zegarami
zegar, indykator
skrętomierz
wyl. magneto
manetka gazu
opierzenie



LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

W miarę upływu czasu operacje przybierały na sile. Raidy były częste i zaczęły startować nieraz przez trzy noce z rzędu. Ale najcięższe i najdalej sięgające wyprawy miały dopiero dojść w wielkiej ofensywie powietrznej, która rozpoczęła się pod koniec 1941 roku i wciąż potężniejąc, trwała do końca wojny.

Począwszy od lipca dywizjon polski był przezbrajany na nowy sprzęt — „Wellingtony III i IV” — z mocniejszymi silnikami Bristol i Merlin. Miesiąc ten był szczególnie pracowity. Dywizjon 300 wykonał 13 wypraw, Dywizjon 301 — 10 wypraw, Dywizjon 304 — 41 wypraw, a Dywizjon 305 — 11 wypraw. Celami były: Cherbourg, Brest, Boulogne, Osnabrück, Frankfurt nad Menem, Bielefeld, Bremen, Kolonia, Rotterdam, Emden, Dunkierka, Hamburg, Le Havre, Mannheim — niektóre z nich po dwa razy.

Te wyprawy na porty, węzłowe stacje, koleje i dokł trwały przez całą jesień i zimą. Poza tym bombardowano dorywczo Berlin, Norimbergę, lotniska w głębi Niemiec oraz ośrodki przemysłowe w Essen i Dulsburg. Straty były wysokie, a uzupełnienia niemal nie istniały.

Jesienią 1941 roku ppłk. pil. A. Rudkowski przeniesiony został do 138 Dywizjonu Działalności Specjalnych. W nocy 7 listopada, gdy wszystkie polskie dywizjony bombardowały Berlin, ppłk. pil. Rudkowski doleciał na samolocie „Halifax” nad Polskę, gdzie zrzucił trzech spadochroniarzy, broń i aparaturę radiową dla Armii Krajowej, rozpoczynając w ten sposób współpracę z żołnierzami podziemnej Polski.

Od tej pory coraz to nowe załogi przechodziły z 301 Dywizjonu do Dywizjonu Działalności Specjalnych, tworząc nową jednostkę, znaną pod kryptonimem „Dywizjonu C” i wyposażoną w samoloty typu „Halifax II”, a później nawet „Liberator V”.

Pierwszym pilotem bombowym udekorowanym odznaczeniem bojowym (DFC) był ppłk. pil. Jacek Piotrowski, który objął dowództwo 301 Dywizjonu. Dekoracja odbyła się w końcu grudnia 1941 r.

W ciągu 1941 roku dywizjony polskie dokonały łącznie 1357 startów bojowych i zrzuciły 1793 tony bomb. Straty niepowrotne, tj. zabici, ciężko ranni i wzięci do niewoli, wyniosły 244 ludzi.

Z początkiem 1942 roku dowódcą Lotnictwa Bombowego RAF, któremu operacyjnie podlegały również i nasze dywizjony, został Marszałek Arthur Harris. Podjął się on zadania rozbudowy lotnictwa bombowego do takich granic, które stworzyłyby z tej broni jedną z głównych narzędzi wojny. Należy przyznać, że sytuacja, jaką zastał, daleka była od doskonałości.

Jego pierwszy raport podaje, między innymi, że Wielka Brytania posiada za ledwie 378 samolotów bombowych, w tym 69 ciężkich. Wyposażenie samolotów również wykazywało poważne braki. Po odliczeniu od powyższej liczby 50 lekkich bombowców, nie nadających się do poważniejszych operacji, okazywało się, że polskie dywizjony bombowe ze swoimi 64 maszynami stanowiły

jedną piątą całego lotnictwa bombowego Wielkiej Brytanii.

Z drugiej strony jasne było, że nadchodzący rok będzie rokiem przełomowym. Wzmocnienie lotniczej siły uderzeniowej było nakazem dnia.

Polskie dywizjony znajdowały się w wyjątkowo trudnej sytuacji, gdyż nie posiadały uzupełnień. Dla uzyskania niezbędnych rezerw ludzkich powzięto szereg zdecydowanych kroków. Przesunięto w górę i w dół granice wieku dla lotników oraz zwrócono się do żołnierzy wojsk lądowych, które bezzwłocznie stały w Szkocji, z apelem o wstępowanie do lotnictwa.

W wyniku tych posunięć, do jednostek szkolnych zaczęli napływać ochotnicy — chłopcy osiemnastoletni obok mężczyzn po czterdziestce, weterani poprzedniej wojny, wysłużeni podoficerowie lotnictwa, oficerowie z armii lądowej, którzy kiedyś latali i tacy, którzy dopiero teraz chcieli się uczyć sztuki latania. Wszyscy oni znaleźli się w szkolnych jednostkach bombowych.

A sytuacja wojenna żądała wciąż nowych wypraw. W lutym 1942 roku dywizjony polskie dokonały 177 startów, w marcu — 197, w kwietniu — 352. Równolegle z tym wzrastały straty, któ-



Pułkownik pilot Stanisław Skarżyński (trzeci od prawej, w jasnym kombinezonie) przed zajęciem miejsca w swoim „Wellingtonie”.

re w kwietniu wyniosły 13 załóg, czyli 78 lotników.

Było jasne, że jeżeli udział Polaków w operacjach nie zostanie ograniczony, to niedługo po dywizjonach polskich pozostanie tylko wspomnienie. W tej sytuacji postanowiono przenieść 304 Dywizjon, który miał największy ubytek ludzi, do Dowództwa Obrony Wybrzeża, gdzie służba była mniej niebezpieczna.

Przeniesienie nastąpiło w dniu 10 maja 1942 roku. Od tej pory polskie lotnictwo bombowe liczyło tylko trzy dywizjony. Dywizjon 304 odchodził, mając na swym dorobku 488 startów i ponad 500 ton zrzuconych bomb. Miał też 18 straconych załóg. Należy pamiętać, że stan dywizjonu wynosił 16 załóg.

Podczas, gdy 304 Dywizjon odcupczywał patrolując morza, pozostałe jednostki bombowe szykowały się do wielkiego nalotu na Niemcy, w którym miało wziąć udział 1000 bombowców.

Cel był podwójny: strategiczny i polityczny. W tym czasie bowiem przebywał w Berlinie japoński minister spraw zagranicznych. Taka demonstracja siły lotniczej była więc bardzo wskazana.

Przed wszystkim należało zmobilizować cały rozporządzalny sprzęt i pilotów. Poza samolotami znajdującymi się w dywizjonach ściągnięto wszystkie maszyny rezerwowe i ogłoszono nawet ze sprzętu i personelu latającego jednostki szkolne i treningowe. Wypożyczono również samoloty i ludzi z Dowództwa Obrony Wybrzeża (Coastal Command), Dowództwa Współdziałania (Army Cooperation) i z Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego (Fighter Command), które również miało kilka samolotów bombowych na swym etacie.

Ogółem zgromadzono 1047 maszyn. Jako obiekt wyprawy wybrano Kolonię, gdyż miejscowość ta miała najwięcej pogodnych noc. Udział Polaków wynosił cztery dywizjony bombowe — wraz z Dywizjonem 304 i dwadzieścia cztery samoloty z jednostek treningowych.

O zmroku, dnia 30 maja, ponad tysiąc bombowców wyruszyło w drogę nad nieszczęsne miasto. Blisko 900 bombowców dotarło do celu. Pomimo silnej obrony tylko 39 samolotów nie powróciło do bazy. Miasto doznało wielkich spustoszeń.

Wyprawa na Kolonię była cennym doświadczeniem, zarówno dla strony brytyjskiej jak i dla Niemiec. Dowództwo RAF wypróbowało i poczyniło po-



Bombowiec Vickers „Wellington”



Wyżej — bombowiec Handley-Page „Halifax”, niżej — bombowiec Consolidated „Liberator”



Wkrótce do wyprawy przeciwko celom naziemnym doszło tropienie łodzi podwodnych, które w tym okresie wojny dokonywały straszliwych spustoszeń w tonażu marynarki brytyjskiej. Watach na dwa niemieckie pancerniki stojące w portach francuskich „Scharnhorst” i „Gneisenau” Polacy dokonali 86 startów.

Rok 1943 miał pomyślny przebieg dla antyhitlerowskiej koalicji. Na froncie wschodnim wojska radzieckie rozpoczęły swój gigantyczny marsz znad Wołgi, który miał się skończyć zajęciem Berlina i dotarciem do Łaby. Niemiecki Korpus Afrykański przestał istnieć. Włochy wypadły z wojny, a niebezpieczeństwo łodzi podwodnych zostało w dużym stopniu zażegnane. Jednocześnie połączone siły lotnicze brytyjskie i amerykańskie prowadziły wraz z innymi sprzymierzonymi nieustanną nocną i dzienną ofensywę przeciwko Rzeszy.

W połowie 1943 roku sprzymierzeni uzyskali zdecydowaną przewagę lotniczą. Luftwaffe była w defensywie. Straty brytyjskie znacznie spadły w porównaniu z rokiem 1942. Ale polskie lotnictwo bombowe nie mogło pokrywać już nawet tych małych strat z tego powodu, że otrzymało bardzo zmniejszone uzupełnienia. Brak stałego dopływu świeżych kadr do lotnictwa zaczął być znowu palącym problemem dla polskich dywizjonów bombowych. Chcąc więc ratować tę trudną sytuację, w końcu marca 1943 roku wycofano z operacji bombowych i przeniesiono do 138 Dywizjonu Działalności Specjalnych większość załóg 301 Dywizjonu. Reszta personelu latającego i obsługa naziemną zasłono mocno poszerzone pozostałe dywizjony bombowe.

W kwietniu otrzymały one nowy sprzęt — „Wellingtony X” posiadające po dwa silniki Bristol „Hercules” o mocy 1875 KM każdy. Zasięg i skuteczność działań dywizjonów znacznie wzrosły.

W połowie 1943 roku władze brytyjskie uznały, że Nadrenia „ma już do syć” i przeniosły ataki na dalej położone cele.

Dla utrudnienia nieprzyjacielowi posługiwania się radarem stosowano metodę swana „oknem” (window). Polegała ona na tym, że bezpośrednio przed atakiem wyrzucano w powietrze setki tysięcy cienkich watazków cynfolii. Spół ten po raz pierwszy zastosowano podczas ataku na Hamburg 24 lipca 1943 roku, w którym wzięły udział dwa polskie dywizjony. Wyprawy na to miasto były kilkakrotnie powtarzane.

We wrześniu Dywizjon 305, w przewidywaniu rychłej już inwazji, został przeniesiony do Lotnictwa Taktycznego z przeznaczeniem na wsparcie działań z wojskami lądowymi. W ten sposób polskie lotnictwo bombowe zostało zredukowane do siły jednego Dywizjonu 300.

(cdn.)

*) Distinguished Flying Cross — wysokie angielskie odznaczenie.

„Halifax” z dywizjonu 301, ciężko uszkodzony ogniem artylerii przeciwlotniczej, wodzi na Morzu Północnym. Załogę uratowano.

Foto: WAF (2), Goszczyński i SP.



AUBERT PA-204 „SUPER CIGALE” ● FRANCJA

N2 Paul Aubert, pilot z czasów I wojny światowej, rozpoczął pracę nad konstrukcją samolotów w latach trzydziestych. Pierwszy samolot jego konstrukcji PA-20 „Cigale” po udanych próbach w locie był wystawiony na Salonie Paryskim w 1938 r. Po wojnie Aubert ulepszył swą konstrukcję, budując samolot PA-201. Samolot ten doczekał się dalszego rozwoju i jest obecnie produkowany jako PA 204 „Cigale Major” lub „Super Cigale”. Prototyp PA-204 odbył swój pierwszy lot 11 sierpnia 1954 r.

„Super Cigale” jest czteromiejscowym samolotem turystycznym. Jest to jednosilnikowy, wolnonośny górnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej.

Płat wykonany jest jako jedna całość. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem sklejkowym.

Kadłub o konstrukcji skorupowej. Klimatyzowana i izolowana dźwiękowo kabina mieści czterech członków załogi. Dostęp do kabiny zapewniają drzwi po obu stronach, otwierane do góry. Statecznik poziomy przestawiany w locie.

Koła główne osadzone na wolnonośnych gołeniach stalowych amortyzowanych w kadłubie za pomocą gumowych wkładek. Koło tylne nastawne.

Silnik 6-cylindrowy „bokser” typu Lycoming o mocy 170 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane. Istnieje również wersja z francuskim silnikiem rzędowym, 4-cylindrowym, typu SNECMA 4L 21 o mocy 170 KM. Dwa zbiorniki w kadłubie mieszczą 75 l paliwa.

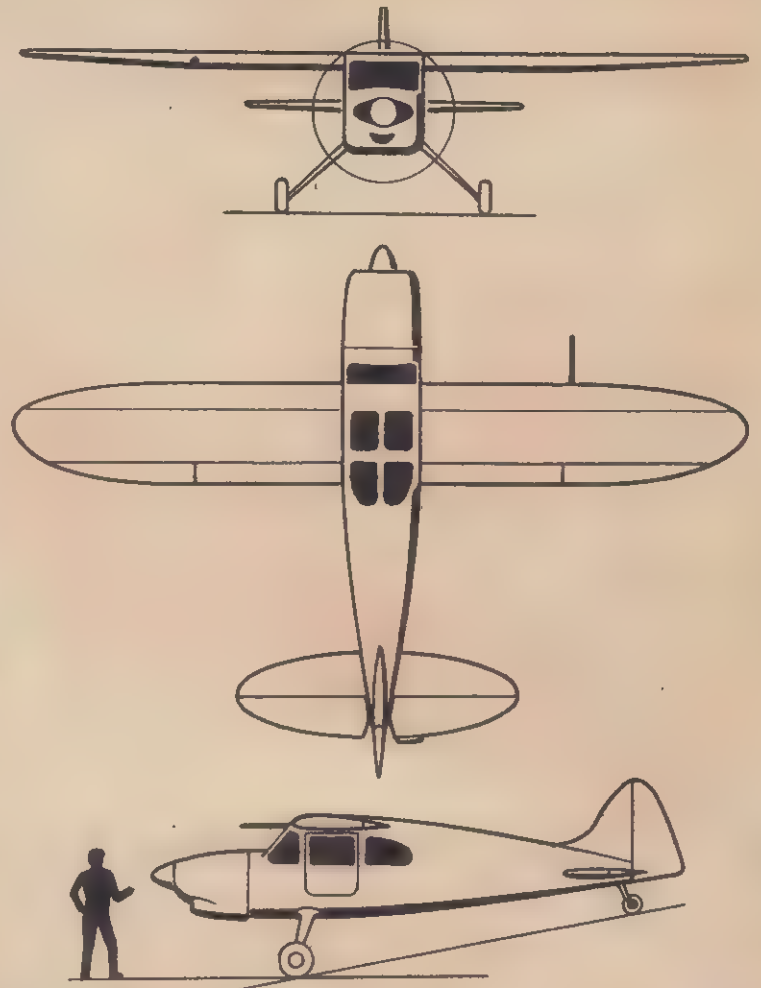
(S)

Czteromiejscowy „Super Cigale” na jednym z lotnisk paryskich.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:	Osiągi
Rozpiętość — 10,0 m	(silnik Lycoming 170 KM)
Długość — 7,5 m	Prędkość max. — 280 km/h
Wysokość — 2,4 m	Prędkość przelotowa — 240 km/h
Pow. nośna — 13 m²	Prędkość lądowania — 90 km/h
Wydłużenie — 7,8	Prędkość wznoszenia — 5 m/sec
Clężar własny — 680 kg	Pułap — 5 000 m
Clężar w locie — 1 200 kg	Zasięg — 1 600 km
Obciążenie powierzchni — 92,3 kg/m²	Długość startu — 220 m
Obciążenie mocy — 7 kg/KM	Długość lądowania — 120 m



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

HAWKER P-1067 „HUNTER F-4” ● WIELKA BRYTANIA

STANDARDOWY myśliwiec brytyjskiego lotnictwa Hawker „Hunter” jest kolejnym ogniwem w długim łańcuchu rozwojowym. Po pierwszym odrzutowcu Hawkera, samolocie P-1040 z roku 1947 o prostych skrzydłach (obecnie budowany jeszcze seryjnie jako myśliwiec marynarki „Seahawk”), nastąpiły prototypy doświadczalne P-1052 i P-1081, które pozwoliły konstruktorom zebrać doświadczenia w dziedzinie skrzydeł skośnych i dużych prędkości. Na bazie tych doświadczeń zbudowano, użytkowy już, dzienny myśliwski samolot odrzutowy P-1067 „Hunter”, produkowany w kilku wersjach różniących się głównie silnikami i w kilku krajach (Anglia, Belgia, Holandia). Używany jest także w Szwecji pod oznaczeniem J-34.

Istnieje również dwuosobowa, treningowa wersja „Huntera”. Hawker „Hunter F-4” oblatany w 1954 r. jest jednomiejscowym średniopłatem myśliwskim o prędkości poddźwiękowej.

Kadłub mieści przed płatem hermetyczną kabinę pilota wyposażoną w fotel wyrzucany. Pod tylną częścią kadłuba zabudowana jest kłapa hamulca powietrzego, uruchamiana hydraulicznie.

Podwozie, trójkołowe, odznacza się dużym rozstawem kół głównych wciąganych w skrzydła.

Silnik turbodrzutowy Armstrong Siddeley „Sapphire 7” o ciągu 5 500 kG zabudowany jest w kadłubie za płatem. Wylot znajduje się na końcu kadłuba, a chwyt powietrzny o przekroju trójkątnym w pogrubionych przykadłubowych częściach płata. Jest to cecha wszystkich odrzutowych samolotów Hawkera. Uzbrojenie: 4 działka „Aden” 30 mm i rakiety „powietrze-powietrze” (Fairley „Fireflash”).

(J. S.)

Hawker „Hunter” w locie, uzbrojony w rakiety „Fireflash” (typu powietrze — powietrze)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:	Osiągi:
Rozpiętość — 11,02 m	Prędkość max.
Długość — 14,93 m	Ma — ok. 1 (ok. 1 200 km/h)
Wysokość — 3,04 m	

ŚMIGŁOWIEC MASZYNA UNIWERSALNA

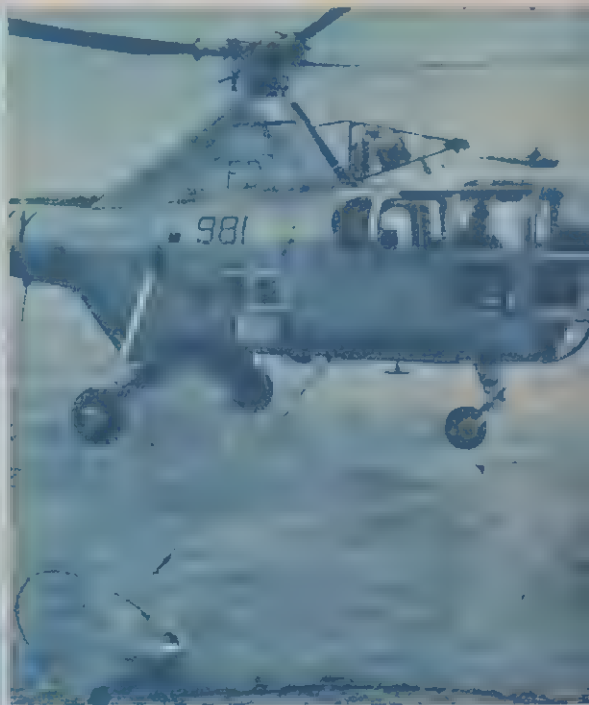
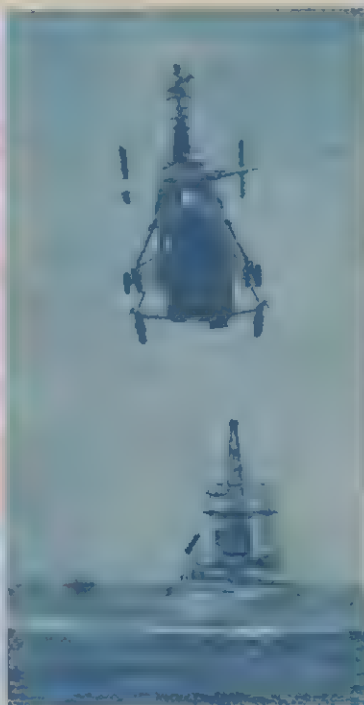
Z każdym młotem rośnie liczba przykładów zastosowania śmigłowców. Wojsko, rolnictwo, służba sanitarna i ratownicza, poczta, łączność, komunikacja, transport, rybołówstwo, leśnictwo, ochrona przeciwpożarowa, reklama, a niebawem i budownictwo — coraz częściej stosują nowy do niedawna „wehikuł” powietrzny. Na stronie tej pokazujemy kilka przykładów użycia śmigłowców w różnych krajach. A może wreszcie nasz przemysł śmigłowiecowy dostarczy krajowi dostateczną ilość zapowiadanego od lat sprzętu? Najwyższy czas.



Angielski jednowirnikowy śmigłowiec sanitarny Westland „Widgeon”, mogący przewieźć dwóch chorych, lekarza i pilota — w momencie załadunku. „Widgeon” oblatany został w sierpniu 1955 r. i jest budowany w trzech podstawowych wersjach: pasażerskiej, sanitarnej i ratunkowej (w górach i na morzu).



Wyżej: Śmigłowiec USA „Kaman” podczas prób gaszenia pożaru. Niżej: Radziecki śmigłowiec Mi-4S podczas pokazu opylania na wystawie rolniczej w Moskwie.



Wyżej z lewej: Śmigłowiec Bell HSL-1 (USA) holuje 300-tonowy prom do wylądowania min. Z prawej: Śmigłowiec Dragonfly HR-3 podczas prób ratowania rozbitków. Niżej: Śmigłowiec Bell-47 (USA) transportuje budulec w trudno dostępnym terenie.



bertac

(7)

Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

★

A watercolor illustration of a cityscape, likely Istanbul, featuring domes and minarets. A large, dark, winged creature, possibly a dragon or a large bird, is flying in the sky, emitting smoke or clouds. The creature has a prominent red eye. In the foreground, a large, dark, winged figure is visible, possibly a statue or a large bird. The overall style is painterly and atmospheric.

PORADNIK MODELARZA LOTNICZEGO

cięcy. Płakało tak, jak płaczą dzieci w jej wieku, przeżywając nieszczęścia tego okresu życia, zabroniony przez matkę spacer, wielką kłótnię z przyjaciółką, bardzo zły stopień roczny. Odwróciłem się w tę stronę: tuż przy ścianie siedziała dziewczynka bez prawej dłoni, a lewą usiłowała zatamować krew. Nie wrzeszczała, nie skarżyła się, nie wzywała pomocy, tylko głęboko, bardzo rzewnie płakała, a skóra z jej głowy, razem z włosami, zdarta była do połowy i wisiała... Nie, tego niepodobna opisać!!! Tam były warkoczki!!! Warkoczki zwisały jeszcze z łachmana skóry i na ich końcu dwie ciemno-granatowe kokardki, trochę tylko poplamione krwią... O Boże, który... Nieeee!!! Nie będę się modlił! Jakże mogłeś pozwolić, żeby jej zerwało tę skórę razem z tymi warkoczkami?! Ty, który wszystko widzisz, który przez swych proroków mówiłeś o „włosie spadającym z głowy”, miałeśbyś nie dostrzec, że to... dziecko przecie!!! O Boże!

Ludzie zaczęli się kottować na gruzach. Zostałem niechcący popchnięty, brutalnie zepchnięty z nasypu. Zobaczyłem jeszcze kawałki ciała, złany krwią fartuszek wisiał na gałęzi akacji, tak mi się zdaje przynajmniej, nie przypominam sobie dokładnie.

Już nadjechały karetki Czerwonego Krzyża, doktorzy, tłum rósł, biegł z pomocą, z narzędziami. Ktoś rozdarł mi rękaw kilofem.

— Mamo! Mamooo! — krzyczał jakiś chłopiec. Wciąż równym, jednostajnym głosem: — Mamo, mamooo! — I znowu po chwili: — Mammmoooo!

Zbiegłem w dół na chodnik, a krzyk biegł za mną.

— Mamooo!

Teraz mi się dawało, że to nie konieczne musi krzyczeć chłopczyk. Skąd to wziął? Tak krzyczeć może również dziewczynka. Co zrobił temu dziecku? Oderwali pewnie jakąś część ciała? Ale jaką? Czy muszę zawrócić i zobaczyć?

Biegłem dalej, nie odwracając głowy, instynktownie, koło konia, który poruszał jeszcze przednimi nogami. Coraz dalej, żeby nie słyszeć:

— Mamo, mammmoooo!!!

Żeby tylko nie myśleć o dwóch warkoczkach!!! Skąd mi one tak wlażyły w głowę?

Zatrzymałem się, potknąwszy się o zerwany siłą wybuchu sztyl zakładu fryzjerskiego. Z białego tła patrzyła uśmiechnięta Angielka z pięknie upiętymi, rudymi włosami...

Ach, to było w Baranowiczach! Tak, też wiał podobny sztyl fryzjerski. Podobne sztydy są na całym świecie. I w Baranowiczach też są małe dziewczynki, a tamta, w szkole, wpatrzona we mnie, gdy burmistrz mówił, że będę bronił... tamta miała podobne warkoczki...

Właściwie nie bardzo już pamiętam, dlaczego jestem w mieście. Nie pamiętam też, jak długo szedłem piechotą, cały czas piechotą, aż do lotniska. W mieście kazałem sobie dać alkoholu. Starłem się siedzieć równo, wyprostowany, sztywnie, żeby ktoś nie przypuszczał, że jestem pijany. Pijany?... Było pewne miasteczko nad Renem, o wysokiej, na zielono malowanej wieży gotyckiej. Zwołałem wówczas bomby, a później przy zakręcie, patrząc na czarne kłęby, które szybko szły w górę, miałem uczucie lekkiego zawodu. Zanim, psia krew, w lewo! Dworzec kolejowy stał nienaruszony i słońce odbiło się na sekundę w szynach. Tak, wtedy było znowu w lewo. Trochę, nie dużo, w lewo... a bomba ważyła tonę.

Halucynacja, przywidzenie. Przecież ja nigdy nie bombardowałem Niemiec... To pewnie alkohol szumiał mi w głowie...

— Co pan tak siedzi poważnie? — położył mi na ramieniu rękę kolega z tego samego kursu, instruktor przeszkalanania bombardierów.

— Wie pan, po tej Afryce ciągle się czuję jeszcze źle, gdy jest wilgoć w powietrzu.

— Słyszał pan, jak to Jerry rzucił bombę na sierociniec?

— Tak, słyszałem. Jedną, jedyną bombę. Z cholernej wysokości.

— Ja go widziałem. Miał drań co najmniej cztery tysiące.

— A ja latać więcej nie będę.

Czy to ja powiedziałem? Milczenie. Lotnik zdziwił się, odsunął na bok, spojrzał na mnie, jak na chorego i nagle twarz mu skamieniała. Odwróciłem głowę i patrzyłem prosto pod stół. Po chwili tamtem się odezwał:

— Nie wiem właściwie, co pan ma na myśli. Ale nawet jeżeli żart... Ja bym teraz latał codziennie, dla samej zemsty. Ostatecznie patriotyzm może być grubą przesadą, ale... w dzieci, rozumie pan, w dzieci... Pan nie widział tego, nie był pan w mieście? Co?

Zaprzeczyłem machinalnym ruchem głowy.

(cdn)

Dotrzymując obietnicy, podajemy na życzenie Jerzego Sadzko, nauczyciela z Poznania, opis wykonania najprostszego tunelu dymnego do ćwiczeń aerodynamicznych.

⊙ Źródłem dymu w opisanym tunelu będzie tłący się papieros. Ogólny widok tunelu podano na rys. 1. Materiałem do budowy będzie tektura różnej grubości (3; 2 i 0,2 mm), 2 szyby szklane 90×120 mm, 2 ustniki (cygarniczki) z papieru, przylepiec (leukoplast), odcinek przewodu gumowego, 2 korki gumowe, 2 rurki szklane (średnicy 8 mm i długości 100 mm) i 1-litrowa butelka (tzw. butla Mariotte'a).

Sam tunel składa się z trzech części: ramy zewnętrznej, ścianek bocznych i właściwego tunelu — wszystko wycięte z tektury wg wymiarów podanych na rysunku 2.

W części środkowej tunelu wklejone są dwie cygarniczki i następnie umocowane prowadnice (by dym tworzył równe smugi wokół opływającego ciała). Po wklejeniu prowadnic oklejamy przylepcem szyby szklane i po sprawdzeniu szczelności naszego tunelu możemy przystąpić do dalszych prac. Ustawiamy tunel na dwóch podstawkach, łączymy jedną z cygarniczek przewodem gumowym z butlą wypełnioną w 3/4 wodą.

Działanie tunelu polega na tym, że jeśli zapalimy papierosa i osadzimy go w przedniej cygarniczce i jednocześnie umożliwimy odpływ wody z butli, próżnia powstająca w butli ssąc będzie dym papierosowy. Przepływający dym zobaczymy przez szyby tunelu w postaci białawych smug.

Dla demonstrowania opływu ciał, wycinamy kilka charakterystycznych profili z tektury i umieszczamy w „komorze pomiarowej” tunelu. Po każdym wyjęciu szyby przyklejać trzeba ją dokładnie przylepcem, by dym nie wypływał na zewnątrz tunelu.

Sądźmy, iż ten krótki opis wystarczy do zbudowania tej

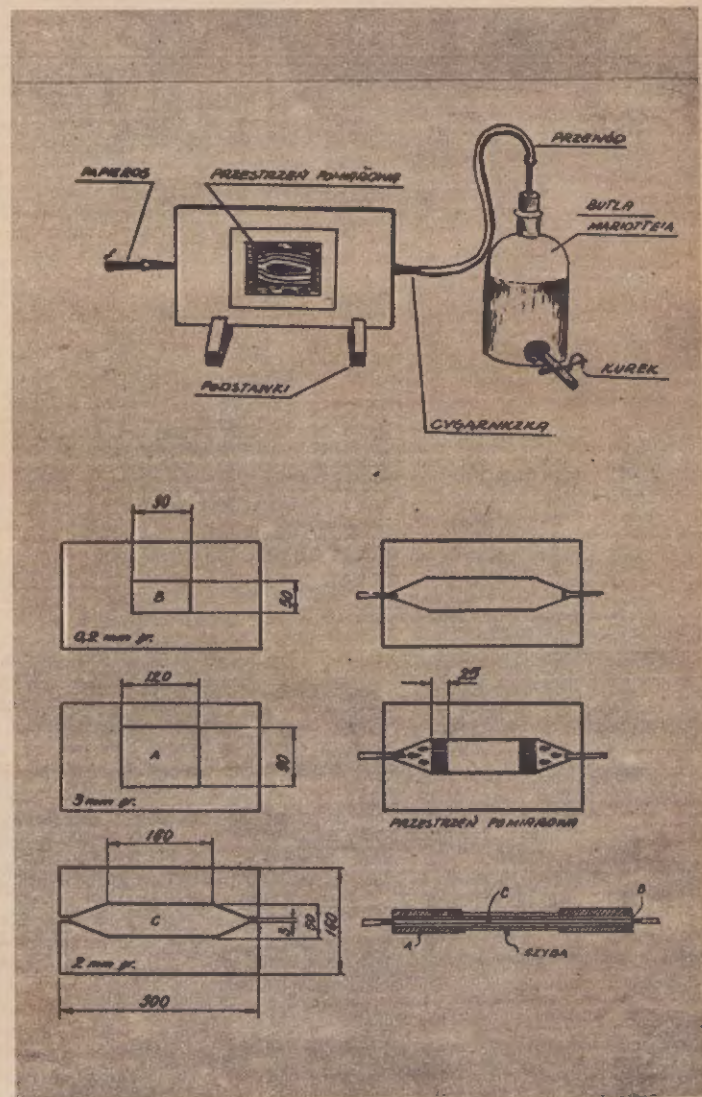
ciekawej i, co ważne, taniej pomocy szkolnej. Prosimy o wiadomość, jak się udała pierwsza lekcja z zasad aerodynamiki.

Jan Woźniak — Lublin, interesuje się modelami wodnosamolotów i zapytuje w związku z tym, czy prawdą jest, że nikt już na świecie nie buduje tych ciekawych modeli.

⊙ Otóż nieprawda, bo rokrocznie odbywają się między-

narodowe zawody modeli wodnosamolotów. W tym roku np. w dniach 4—5 maja zawory takie odbędą się po raz piąty w Monako i startować tam będą modele z napędem gumowym i mechanicznym. A we wrześniu podobną imprezę szykują Jugosłowianie w Soboticy — tylko dla modeli z napędem mechanicznym.

P. E.



PIERWSZE ZAWODY W ZSRR W 1957 R.

(Korespondencja własna)

W dniu 24 marca bieżącego roku na terenie Centralnego Aeroklubu im. Czkałowa w Tuszyń pod Moskwą odbyły się zawody modeli szybowców o puchar moskiewskiego komitetu DOSAAF. W zawodach brało udział 32 sportowców z 50 modelami.

Już w pierwszej kolejce 10 zawodników uzyskało maksimum (loty 3-minutowe). Zwycięzcą został przedstawiciel miejskiej modelarni Szelukin uzyskując 830 sek (w pięciu lotach), na następnych miejscach osiągnęto następujące wyniki: 759 sek, 734 sek, 730 sek, 708 i 700 sek.

Warto zaznaczyć, że warunki były dość ciężkie, temperatura minus 4 stopnie i wiatr od 2 do 5 m/sek. Wyniki więc należy uważać za wysokie. Dużym ułatwieniem dla zawodników było przeprowadzenie jednocześnie pięciu startów. Umożliwiło to zakończenie zawodów w ciągu 4 godzin.

L. BIELORUSOW

W SKRÓCIE

11 sierpnia bieżącego roku zostaną przeprowadzone zawody korespondencyjne między Polską i NRD. W zawodach, które odbędą się o jednej godzinie w obu krajach, wezmą udział komisarze sportowi delegowani z NRD do Polski i odwrotnie. Startować mają szybowce A-2 i gumówki. Stronę polską w NRD reprezentować będzie pracownik Aeroklubu PRL Edmund Osiński.

Na ostatnim posiedzeniu modelarskiej komisji w NRD uchwalono przyjąć z pomocą modelarzom węgierskim przez wysłanie materiałów modelarskich i innych darów rzeczowych. Akcja pomocy ma być przeprowadzona przez wszystkich modelarzy Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

A oto kilka rekordów modelarzy NRD: odległość — K. Kuhl, model z napędem mechanicznym 10 cm — 106,40 km. Prędkość na uwięzi — A. Kugler, silnik 1,47 cm — 151 km/h. Długość — model szybowca — H. Kunz — 41 min. 10 sek.

RECENZJE

PRZYGODY LOTNICZE — opracował literacko Stanisław Strumph-Wojtkiewicz, okładka i ilustracje Janusza Rocińskiego. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1956. Str. 185. Wydanie I, nakład 20 000 egz. Cena zł 6.40.

Po przeczytaniu tego zbiorku opowiadań kilku wybitnych lotników polskich z okresu powojennego nasuwało mi się pytanie, na które długo nie mogłem znaleźć odpowiedzi. Książeczka jest przecież literacko bez zarzutu: poprawny język, znakomicie i fachowo opisane „realia” lotnicze, wpleciona od czasu do czasu nutka poezji i szczypta humoru — jednym słowem wszystko, co „powinno” znaleźć się w bezpretensjonalnej relacji o działalności lotników cywilnych w czasie pokoju. A jednak wyraźnie czułem, że czegoś tam brakuje...

Nie chciałem być zbyt surowym krytykiem, bo wiem, że to jest znacznie łatwiejsze niż napisanie dobrej książki, ale zdaje mi się, że niedostaje tam tego, co się potocznie nazywa talentem pisarskim. I dlatego książka jest po prostu nudnawa. Oto jeden ze strasliwych banałów, od których aż się roci w książce: „Jeszcze raz potwierdziło się, iż prawdziwie wartościowe rezultaty osiągały ludzie skromni, a nie krzykliwi efekciarze”. Albo zakończenie rozmowy kolegów z lotnictwa komunikacyjnego: „...A jak postawisz do brą kawe, to opowiem ci o naszych przeżyciach. Zobaczysz jak na taśmie filmowej to wszystko, co nas zahartowało, nauczyło patrzeć, doceniać i kochać jeszcze bardziej życie i swój zawód”. Tak rozmawiają lotnicy o latach? Ależ to przecież klasyczna „dętka” z Satyrycznego Teatryku Studenckiego lub innego Bim-Bom!

Nasuwa się tu — mimo woli — porównanie z Fiedlerem. Nie lotnik przecież, a potrafił nie tylko doskonale wczuć się w psychikę pilotów, ale i ciekawie podać ich przeżycia w powieści. Literatura tego typu co „Przyczyny Lotnicze” — to przede wszystkim kwestia zaciekawienia czytelnika. Może więc książka ta — wbrew moim gustom — będzie miała powodzenie i nie powiększy pocłagów „bubli” (mówiąc językiem z Bazaru Różyczego na Pradze), które jadą na przemiał. Zycze tego, bo wiem, że wiozono w nią wiele pracy i niewątpliwie erudycji ludzi, którzy wyborne znają swój fach lotniczy.

J. KOWNACKI

AEROKLUBOWA KRONIKA

Z PRAC KOMISJI SAMOLOTOWEJ

Komisja Samolotowa APRL dyskutowała ostatnio nad sprawą przeprowadzenia egzaminów państwowych oraz zmian w nadawaniu pilotom uprawnień. Propozycje komisji zmierzają do tego, aby licencje pilota samolotowego otrzymywał ten uczeń, który: ukończył 18 lat; ukończył kurs teoretyczny i praktyczny w zakresie lotów po kręgu, pilotażu podstawowego i lotów nawigacyjnych; wylatał 40 godz na samolotach (w tym co najmniej 15 godz samodzielnie). Dla pilotów szybowcowych II klasy norma ta jest niższa i wynosi 20 godz — w tym 10 godz samodzielnie oraz zdanie egzaminu teoretycznego i praktycznego przed państwową komisją.

Instruktor III klasy może zostać pilot, który posiada licencję i uprawnienia I klasy; wykształcenie średnie; wylatał co najmniej 200 godz na samolotach; ukończył kurs inżynierski lub odbył praktykę inżynierską w CWL oraz zdał egzamin państwowy.

Uprawnienia inżynierskie II klasy może uzyskać inżynier III klasy po odbyciu dwuletniej praktyki i wylatał co najmniej 500 godz na samolotach.

Instruktor ubiegający się o I klasę musi mieć co najmniej trzyletnią praktykę jako inżynier II klasy oraz 1 000 godzin wylatań na samolotach.

O nadanie uprawnień I i II klasy inżyniera występuje macierzysty aeroklub do ZLC.

Instruktorzy III i II klasy, którzy obecnie nie posiadają uprawnień pilota I klasy, będą obowiązani do ich uzyskania w terminie do 1 kwietnia 1958 roku.

Jot-el

W KWIETNIU — NOWE PRZEPISY BLL

Pierwsze posiedzenie Komisji Lotniczo-Lekarskiej APRL odbyło się dnia 22 marca br. Po dokonaniu wyboru przewodniczącego i sekretarza komisji, które to funkcje powierzono szefowi Służby Zdrowia APRL ppłk J. Bibrichowi (przewodniczący) i przedstawicielowi Instytutu Badań Medycyny Lotniczej dr Poniatowskiemu (sekretarz) oraz przyjęciu regulaminu pracy komisji, dyskutowano nad nowymi przepisami badań lotniczo-lekarskich pilotów sportowych i kandydatów na szkolenie lotnicze. Nowe przepisy mają wejść w życie jeszcze w kwietniu br. (JB.)

KOMISJA SPADOCHRONOWA APRL ROZPOCZĘŁA SWĄ DZIAŁALNOŚĆ

Dnia 28 marca odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Spadochronowej APRL, na którym między innymi przyjęto z poprawkami regulamin działalności komisji, omówiono wstępnie IV Spadochronowe Mistrzostwa Polski, przedyskutowano sprawy techniczne oraz szkoleniowo-wyczynowe.

Rozegranie tegorocznych mistrzostw przewiduje się w czterech konkurencjach zbliżonych do mistrzostw świata w 1958 r. Zebrani wysunęli szereg wniosków, przekazując ich załatwienie wyłonionemu Biuru Komisji w składzie: Zbigniew Chronik, Tadeusz Litwiński i Tadeusz Malinowski. Do zadań tych osób będzie należało reprezentowanie komisji oraz załatwianie wniosków w okresie między posiedzeniami komisji, a następnie składanie sprawozdań.

Zebrani chwilą miłego uczucia pamięć inżyniera Tadeusza Kwaka, członka komisji.

ŁÓDŹ

Pierwszy w tym roku przelot w Aeroklubie Łódzkim wykonał w dniu 21 marca Ireneusz Józwiak. Na szybowcu „Mucha” przebył on trasę z Aleksandrowa koło Łodzi do Radomia. Jest to w historii aeroklubu pierwszy przelot wykonany w marcu.

B. Marcinia

STALOWA WOLA

W Aeroklubie Robotniczym w Stalowej Woli trwają obecnie prace przy bu-

downie hangaru. Inwestycja ta finansowana jest przez miejscowe społeczeństwo. Utworzony zarząd budowy podzielony został na sekcje odpowiedzialne za poszczególne odcinki prac. Wszelkie znaki wskazują, że w końcu czerwca br. hangar ten będzie już zdolny przyjąć sprzęt, który mamy nadzieję otrzymać od APRL.

Wreszcie wieloletnie marzenia młodzieży Stalowej Woli staną się rzeczywistością. Aeroklub Robotniczy zaczął na działach, a jego dobrą pracę gwarantuje zwarty zarząd, w skład którego weszli starzy działacze lotniczy na tym terenie, a m. in. mgr inż. Tadeusz Sikorski, Władysław Kóćeczko, Zbigniew Flaszka, Leszek Podraza i Bolesław Tyc.

Obecnie myślimy również nad zorganizowaniem szkolenia teoretycznego dla przyszłych pilotów i treningowców, ale nasze dobre chęci rozbiłają się o brak etatowego instruktora. Jesteśmy pełni nadziei, że Zarząd APRL nie pozwoli nam długo trwać w bezczynności na tym odcinku i pomoże w rozwiązaniu tej sprawy.

Alfred Bakalarz

TOMASZÓW MAZ.

Prawo do miana najmłodszego aeroklubu w Polsce odebrał Zielonogórski ostatni „noworodek” — Aeroklub Tomaszowski. Jest on co prawda jeszcze w „powijakach”, ale organizatorzy twierdzą optymistycznie, że już w maju br. rozpoczną normalne loty.

O aeroklub w Tomaszowie Mazowieckim dopominała się rzecz jasna młodzież. To zdołowało jednego z byłych pilotów, Stanisława Laskowskiego, do głównego wyrażania jej życzeń w macierzystym zakładzie pracy — Tomaszowskich Zakładach Włókien Sztucznych. Myśli też przyjął z uznaniem wszyscy, z dyrektorem zakładu Władysławem Lebrechtem na czele, który został przewodniczącym komitetu organizacyjnego. Stanisławowi Laskowskiemu powierzono natomiast załatwianie spraw organizacyjnych, tzn. porozumienie się i kontakt z Zarządem APRL, Aeroklubem Łódzkim, miejscowymi instytucjami, znalezieniem miejsca pod lotnisko itp.

Cały komitet organizacyjny, w skład którego oprócz wymienionych już osób wchodzi również „ojciec miasta” (przewodniczący MRN Józef Stanczyk) oraz przedstawiciele zakładów pracy, podchodzi do sprawy aeroklubu bardzo poważnie i z sercem, deklarując daleko idącą pomoc, nawet materialną.

Odniesie trwają prace przy wyrobieniu zagajnika w Smardzewicach, gdzie według wszelkiego prawdopodobieństwa zalokalizuje się aeroklub. Organizatorzy zamierzają również w najbliższym czasie zorganizować kurs teoretyczny dla przyszłych pilotów. (S)

ZIELONA GÓRA

Adres Aeroklubu Zielonogórskiego brzmi: Zielona Góra, ul. Sulechowska 37, tel. biura — 25-15, tel. lotniska — 24-46.

GDANSK

Nowy adres Aeroklubu Gdańskiego: Gdańsk, Aleja Zwycięstwa 44, tel. 35421 (adres Aeroklubu Gdańskiego podany w nr. 11 „Skrzydlatej”) jest już nieaktualny.

WARSZAWA

Nie jest to co prawda rewelacja (wołimy złote i diamenty), ale warto ją odnotować choćby z tego względu, że po pierwsze — Aeroklub Warszawski wpisał jako pierwszą Srebrną Odznakę Szybowcową na swoje tegoroczne konto i po drugie — zdobył ją znany (zwłaszcza w świecie modelarskim) fachowiec i miłośnik lotnictwa Zbigniew Kwiczala, który kilka lat czekał na brakujące mu 5 h lotu. Warunek ten zdobył on dnia 14 kwietnia br., siedząc w powietrzu 5 h 15'.

Jeśli interesujesz się wojskowym lotnictwem Polski

i innych krajów świata

zostań prenumeratorem

„WOJSKOWEGO PRZEGLĄDU LOTNICZEGO”

miesięcznika wydawanego przez Dowództwo Wojsk Lotniczych.

Ilość egzemplarzy ograniczona. Cena numeru 7 zł. Prenumeratę zgłoś na adres: Ekspozytura CKW nr 1, Warszawa 29, ul. Grzybowska 77 oraz wpłać należność na konto: 1530-6/1-275 NBP VI O/M Warszawa.

AEROKLUB

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

(Członek FAI)

Warszawa 40, ul. Długa 52, tel. 6-12-81

Nr. 245-1957



BIULETYN

ZATWIERDZENIE WYCZYŃNÓW KRAJOWYCH

Złote Odznaki Szybowcowe

6(154) Janusz Ruget przewyższenie: Fordon, dnia 17.8.55, na szybowcu „Bocian” 3 800 m
przelot: Fordon — Terespol, dnia 4.9.55, na szybowcu „Jaskółka” 395 km

7(155) Wiesław Zarycki przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 12.2.57, na szybowcu „Mucha” 3 950 m
przelot: Aleksandrów — Horyniec, dnia 10.8.56, na szybowcu „Mucha” 325 km

Wybór przewodniczących Komisji Specjalnościowych

Komisje specjalnościowe Aeroklubu PRL na swych konstytucyjnych posiedzeniach dokonały wyboru przewodniczących, którymi zostali:

Komisji Lotniczo-Lekarskiej	— Jerzy Bibrich, ppłk. lek.
Komisji Modelarskiej	— ob. Władysław Niestoj
Komisji Samolotowej	— ob. Roman Nagórski
Komisji Spadochronowej	— ob. Zbigniew Chronik
Komisji Szybowcowej	— ob. Edward Adamski

Lista Komisarzy Sportowych APRL

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL unieważnia wszystkie dotychczasowe listy Komisarzy Sportowych i zatwierdziła nową listę Komisarzy Sportowych i Komisarzy Pomocników na rok 1957. Lista ta nabiera mocy obowiązującej z chwilą przekazania jej do wiadomości Aeroklubów Regionalnych.

SEKRETARZ GENERALNY
AEROKLUBU PRL
(—) Tadeusz Rejniak

Warszawa, dnia 25 marca 1957 r.

„SKRZYDLATA POLSKA” — TYGODNIK LOTNICZY

Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. naczn. tel. 4 24 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: Jerzy R. Konieczny — redaktor naczelny, Jerzy Zarębski — sekretarz redakcji, Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staron, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopp.

Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmuje urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisy i ilustracje niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedzianna.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

SPADOCHRONOWY „KOLEKTYW”

To, że „najprzyjemniejszy jest skok zespołowy” — stwierdzili ostatnio skoczkowie francuscy i ich amerykański kolega. Ci odważni młodzieńcy wyskoczyli z samolotu z wysokości 1850 m i trzymając się wspólnie za uprzęż spadali do wysokości 400 m, po czym dopiero na dany znak otworzyli spadochrony. Oczywiście jest, że tego rodzaju wyczyn oparty był na doskonałym opanowaniu techniki skoków spadochronowych i poprzedziło go 250 skoków wykonanych indywidualnie przez członków „kolektywu”.

OSTATNI KRZYK MODY

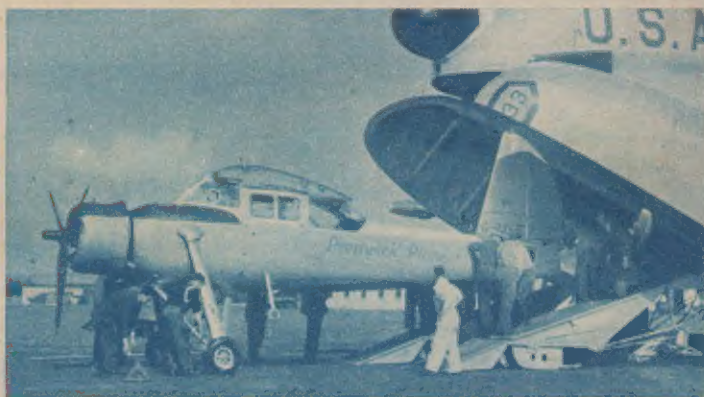
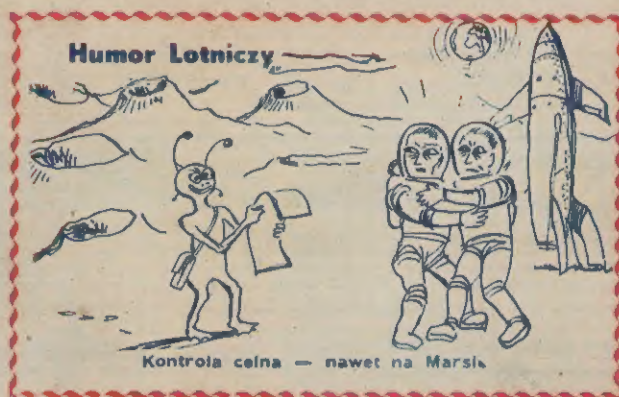
W kołach dobrze poinformowanych twierdzą, że idealnym strojem lotniczkim jest długa, kłoszowa spódnica, taką widzimy na poniższym zdjęciu uroczej pilotki angielskiej. Na razie brak wiadomości czy spódnica tego kroju nadaje się do skoków spadochronowych.



NASZ KORESPONDENT J. ORŁOWSKI DONOSI Z ANGLII

W końcowej fazie lotów doświadczalnych znajduje się oryginalnej konstrukcji australijski samolot rolniczy PL-7 „Tanker” (zdjęcie górne), zbudowany w zakładach Kingsford Smith Aviation Services. W wersji seryjnej zastosowany zostanie silnik CAC Cicada o mocy 100 KM. Minimalna prędkość lotu „Tankera” zabierającego 1000 kg chemikaliów wynosi 89 km/h.

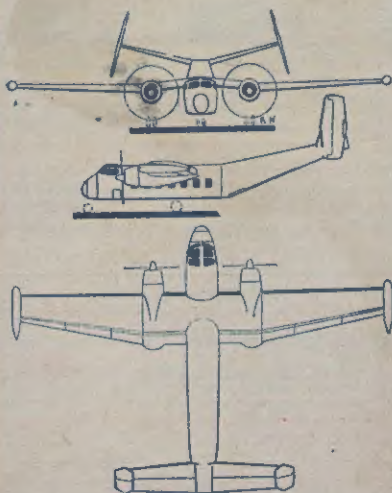
Zakończone zostały również loty doświadczalne z amerykańskim samolotem Prestwick „Pioneer-2”, który demonstrowany jest obecnie w bazach armii USA. Trasy pomiędzy bazami „Pioneer” przebiega... we wnętrzu samolotu transportowego Douglas C-124C-DL „Globemaster II” (zdjęcie dolne).



DHC-4 „CARIBOU”

Zakłady De Havilland-Canada opracowały na zamówienie lotnictwa amerykańskiego nowy typ dwusilnikowego samolotu transportowego — DHC-4 „Caribou”.

„Caribou” pomieści w swym wnętrzu 28 w pełni uzbrojonych żołnierzy, względnie dwa samochody terenowe lub inny sprzęt wojskowy. Ciężar własny samolotu wynosi 6585 kg, zaś max. ciężar ładunku jaki można przetransportować na trasie 320 km wynosił będzie 3325 kg. Prędkość przelotowa — 300 km/h.



POZNAJEMY NOWY SZYBOWIEC „WAŻKA” (NRD)

Prasa niemiecka opublikowała już niektóre dane dotyczące nowego, wyczynowego szybowca niemieckiego „Libelle” (Ważka). „Libelle” zaopatrzona została w skrzydłowe zbiorniki pozwalające na zabicie balastu wodnego. Doskonałość szybowca — 32.

KOMUNIKACJA ŚMIGŁOWCOWA

Jak już donosiliśmy, belgijskie linie lotnicze SABENA otwarty regularną linię komunikacyjną na trasie Bruksela — Paryż, obsługiwana przez śmigłowce typu S-58. Obecnie publikujemy zdjęcie dokonane w Brukseli w czasie startu do inauguracyjnego lotu pierwszych śmigłowców.



SKŁADANE SCHODKI

Komunikacyjne samoloty typu Vickers „Viscount”, obsługujące linie towarzystwa „Continental Air Lines”, wyposażone są w specjalne składane schodki, wysuwane z kabiny po otwarciu drzwi wejściowych.

